

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



JANA URBÁNKOVÁ

**Vliv železniční trati Beroun–Rakovník na regionální rozvoj
se zaměřením na vyjížděku do zaměstnání**

—

Influence of railway line Beroun–Rakovník on regional
development with a view to commuting to work

Diplomová práce

Praha 2008

Vedoucí práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně za pomoci níže uvedených a v textu citovaných pramenů a literatury.

.....
Jana Urbánková

Ráda bych nejprve poděkovala panu RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za jeho velkou trpělivost, cenné rady a připomínky v průběhu zpracovávání této práce.

Velké poděkování náleží také mé rodině a přátelům za celkovou podporu během mého studia.

OBSAH

Seznam obrázků	7
Seznam tabulek	7
Seznam příloh	8
Abstrakt	10
1 Úvod	11
1.1 Hlavní cíle a hypotézy	11
1.2 Struktura práce	12
2 Diskuze s literaturou	13
2.1 Úvod k problematice	13
2.2 Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj	14
2.3 Vliv železnice na regionální rozvoj	16
2.4 Změny v železniční nákladní dopravě	18
2.5 Změny ve struktuře osobní dopravy	20
3 Vymezení území	26
4 Historie vzniku a výstavby trati	30
4.1 Úvod	30
4.2 Zdroje dat	30
4.3 Plánování trasy	30
4.4 Příprava stavby	31
4.5 Realizace stavby	32
4.6 Nerealizované dodatečné přeložení trati	34
4.7 Závěr	34
5 Vliv železnice na socioekonomickou charakteristiku území	35
5.1 Průmysl	35
5.1.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy	35
5.1.2 Zdroje dat	36
5.1.3 Tradice průmyslu ve sledovaném území	36
5.1.4 Tradice průmyslu ve městech Beroun a Rakovník	39
5.1.5 Charakteristika vybraných průmyslových podniků	41
5.1.6 Závěr	45
5.2 Obyvatelstvo	46
5.2.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy	46

5.2.2	Zdroje dat a metodické postupy	47
5.2.3	Rozmístění obyvatelstva	49
5.2.4	Velikostní struktura obcí	50
5.2.5	Vývoj počtu obyvatel	51
5.2.6	Věková struktura obyvatelstva	56
5.2.7	Ekonomická struktura obyvatelstva	56
5.2.8	Závěr	57
5.3	Cestovní ruch a rekreace	58
5.3.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	58
5.3.2	Zdroje dat a metodické postupy	58
5.3.3	Předpoklady cestovního ruchu	60
5.3.4	Objekty druhého bydlení	61
5.3.5	Závěr	61
6	Význam nákladní železniční dopravy	62
6.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	62
6.2	Zdroje dat a metodické postupy	63
6.3	Vývoj nákladní přepravy na trati v posledních 20 letech	66
6.4	Současný význam sledované trati v porovnání s jinými tratěmi	68
6.5	Význam jednotlivých železničních stanic trati	70
6.6	Struktura nákladní přepravy	71
6.7	Výsledky dotazníkového šetření	72
6.8	Závěr	75
7	Význam železnice pro osobní dopravu	76
7.1	Autobusová doprava	78
7.1.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	78
7.1.2	Zdroje dat a metodické postupy	78
7.1.3	Dopravci a jejich linky	78
7.1.4	Závěr	79
7.2	Železniční doprava	80
7.2.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	80
7.2.2	Zdroje dat a metodické postupy	80
7.2.3	Počet spojů na sledované trati a jejich srovnání s jinými tratěmi	81
7.2.4	Návaznost spojů sledované trati a vybraných tratí	82
7.2.5	Vývoj a srovnání počtu cestujících v dubnu a červenci 2000–2006	84

7.2.6	Závěr	86
7.3	Dopravní obslužnost v jednotlivých částech obcí	87
7.3.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	87
7.3.2	Zdroje dat a metodické postupy	87
7.3.3	Počet spojů v jednotlivých částech obcí	88
7.3.4	Závěr	90
7.4	Automobilizace domácností	90
7.4.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	90
7.4.2	Zdroje dat metodické postupy	91
7.4.3	Míra automobilizace domácností	91
7.4.4	Závěr	92
8	Analýza vyjížďky do zaměstnání	93
8.1	Úvod, dílčí cíle a hypotézy	93
8.2	Zdroje dat a metodické postupy	94
8.3	Intenzita vyjížďky	95
8.4	Centra dojížďky	96
8.5	Pracovní mikroregiony	97
8.5.1	Vymezení pracovních mikroregionů a subregionů	97
8.5.2	Podíl vyjíždějících do jednotlivých center mikroregionů	98
8.6	Nejčastěji využívaný dopravní prostředek při vyjížďce do zaměstnání	99
8.7	Závěr	101
9	Korelace vybraných ukazatelů	102
10	Závěr	104
11	Seznam použité literatury a pramenů	107
11.1	Literatura	107
11.2	Prameny	109
11.3	Internetové zdroje	109

Přílohy

Seznam obrázků

- Obrázek č. 1: Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel v roce 2001
- Obrázek č. 2: Vyjížďka do zaměstnání mimo obec podle využitého dopravního prostředku
- Obrázek č. 3: Vyjížďka do zaměstnání podle využitého dopravního prostředku (železniční doprava)
- Obrázek č. 4: Vymezené území - správní obvody obcí
- Obrázek č. 5: Vymezení území - katastrální území částí obcí
- Obrázek č. 6: Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)
- Obrázek č. 7: Rozmístění obyvatelstva mikroregionu v závislosti na vzdálenosti od trati 1869 a 2001
- Obrázek č. 8: Populační vývoj Berouna a Rakovníku
- Obrázek č. 9: Index změny počtu obyvatel mikroregionu bez měst Beroun a Rakovník v období 1869–2001 v závislosti na vzdálenosti od trati Beroun–Rakovník
- Obrázek č. 10: Vývoj počtu obyvatel v částech obcí s průmyslovou výrobou, které mají železniční zastávku
- Obrázek č. 11: Věková struktura obyvatelstva v roce 2001
- Obrázek č. 12: Ekonomická struktura obyvatelstva v roce 2001
- Obrázek č. 13: Vývoj počtu nákladních vlaků jedoucích v jednom dni (v obou směrech dohromady) na trati Beroun–Rakovník - 1
- Obrázek č. 14: Vývoj počtu nákladních vlaků jedoucích v jednom dni (v obou směrech dohromady) na trati Beroun–Rakovník - 2
- Obrázek č. 15: Silniční a železniční síť v mikroregionu
- Obrázek č. 16: Počet spojů v jednom pracovním dnu pro jednotlivé trati za rok 2008
- Obrázek č. 17: Vývoj počtu cestujících v dubnu a červenci za období 2000–2006
- Obrázek č. 18: Počet dopravních spojů v částech obcí - 1
- Obrázek č. 19: Počet dopravních spojů v částech obcí - 2

Seznam tabulek

- Tabulka č. 1: Dopady železniční infrastruktury na regionální rozvoj
- Tabulka č. 2: Podíl železniční nákladní dopravy na celkovém přepravním výkonu všech druhů nákladní dopravy (tkm) ve státech EU a v Československu

- Tabulka č. 3: Podíl železniční osobní dopravy na celkovém přepravním výkonu všech druhů osobní dopravy (oskm) ve státech EU a v Československu
- Tabulka č. 4 : Vymezení pásů podél trati Beroun–Rakovník
- Tabulka č. 5: Vymezení velikostních kategorií obcí
- Tabulka č. 6: Vymezení kategorií pro věkovou strukturu
- Tabulka č. 7: Odvětvová struktura
- Tabulka č. 8: Velikostní struktura obcí
- Tabulka č. 9: Aktivita cestovního ruchu v přírodním a kulturněhistorickém subsystému
- Tabulka č. 10: Intenzita celkového potenciálu cestovního ruchu
- Tabulka č. 11: Typologizace celkového potenciálu cestovního ruchu
- Tabulka č. 12: Firmy zahrnuté do dotazníkového šetření
- Tabulka č. 13: Počet nákladních vlaků podle typu jedoucích v jednom dni (v obou směrech dohromady) pro jednotlivé tratě za rok 2008
- Tabulka č. 14: Návaznost trati Beroun–Rakovník s tratěmi Beroun–Praha přes Karlštejn a Beroun–Plzeň
- Tabulka č. 15: Podíl vystupujících v jednotlivých zastávkách trati Beroun–Rakovník v dubnu a červenci roku 2006
- Tabulka č. 16: Centra dojížděky a jejich podíl na celkové dojížděce do zaměstnání obyvatel jednotlivých obcí mikroregionu
- Tabulka č. 17: Obce dojížděky a vyjížděky na trati Beroun–Rakovník
- Tabulka č. 18: Korelační matice vybraných ukazatelů

Seznam příloh

- Příloha č. 1: Ing. Jan Muzika
- Příloha č. 2: Železniční nehoda na trati Beroun–Rakovník v průběhu 1. světové války
- Příloha č. 3: Železniční most přes řeku Berouнку v Roztokách
- Příloha č. 4: Železniční most přes řeku Berouнку ve Žloutkovicích
- Příloha č. 5: Železniční most přes řeku Berouнку v Berouně
- Příloha č. 6: Starohuťské železářny u Hýskova počátkem 19. století
- Příloha č. 7: Novohuťské železářny pod Nižborem v roce 1840
- Příloha č. 8: Fürstenberská huť v Novém Jáchymově (původní stav)
- Příloha č. 9: Bývalý areál fürstenberských železáren v Roztokách
- Příloha č. 10: Nižborská sklárna v roce 1907

- Příloha č. 11: Zakladatel nižborské sklárny Antonín Rückl a příklady výrobků nižborské sklárny – filmové ocenění „Český lev“ a hlavní cena soutěže „StarDance ... když hvězdy tančí“
- Příloha č. 12: Velikostní struktura obcí mikroregionu v roce 2001
- Příloha č. 13: Index změny v období 1869–2001 pro jednotlivé části obcí mikroregionu
- Příloha č. 14: Věková struktura obyvatelstva v roce 2001 v jednotlivých obcích mikroregionu
- Příloha č. 15: Ekonomická struktura obyvatelstva v roce 2001 v jednotlivých obcích mikroregionu
- Příloha č. 16: Intenzita a typ potenciálu cestovního ruchu v jednotlivých obcích
- Příloha č. 17: Podíl objektů druhého bydlení na celkovém domovním fondu;
Podíl chat a chalup na celkovém množství objektů druhého bydlení
v jednotlivých obcích
- Příloha č. 18: Říční síť v mikroregionu
- Příloha č. 19: Kempy v mikroregionu
- Příloha č. 20: Text dotazníku vybraným společnostem mikroregionu
- Příloha č. 21: Podíl jednotlivých železničních stanic na celkové nákladní přepravě trati Beroun–Rakovník v průběhu roku 2006
- Příloha č. 22: Podíl jednotlivých komodit na celkové přepravě trati Beroun–Rakovník v průběhu roku 2006
- Příloha č. 23: Důvody nevyužívání železnice pro nákladní dopravu
- Příloha č. 24: Spokojenost dojíždějících zaměstnanců firem se službami ČD
- Příloha č. 26: Trasy linek jednotlivých autobusových dopravců mikroregionu
- Příloha č. 27: Linky provozované ve sledovaném mikroregionu
- Příloha č. 28: Rychlíková lokomotiva ALBATROS (498.022) z roku 1947 v čele parního expresu na akci Křivoklánská na hradě Křivoklát
- Příloha č. 29: Automobilizace domácností pro jednotlivé obce mikroregionu za rok 2001
- Příloha č. 30: Srovnání vymezení pracovních mikroregionů a správních obvodů obcí s rozšířenou působností ve Středočeském kraji
- Příloha č. 31: Pracovní mikroregiony a subregiony ve Středočeském kraji
- Příloha č. 32: Podíl vyjíždějících na celkovém počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva
- Příloha č. 33: Vymezení pracovních mikroregionů a podíl vyjíždějících do jejich center
- Příloha č. 34: Nejčastěji využívaný dopravní prostředek pro vyjížďku do zaměstnání
- Příloha č. 35: Struktura osobní přepravy podle používaného dopravního prostředku

Abstrakt

Jedním z hlavních témat studia geografie dopravy je zkoumání vztahů mezi kvalitou dopravní infrastruktury a regionálním rozvojem. Ačkoli je v literatuře této problematice věnovaná značná pozornost, týká se především automobilové dopravy a hlavních (celostátních) železničních tratí. Lokální tratě jsou v tomto ohledu poněkud opomíjeny.

Cílem této práce je proto posoudit vliv jedné z lokálních tratí Beroun–Rakovník na populační vývoj obcí a rozvoj průmyslu v přilehlém mikroregionu v průběhu její více než 130leté existence. Zhodnocení současného významu této trati je provedeno na dvou úrovních. V prvním případě byla zjišťována využitelnost trati pro nákladní přepravu, která byla navíc ověřena prostřednictvím dotazníkového šetření, určeného podnikům v obcích se železniční zastávkou. Za druhé byl posuzován význam trati pro osobní dopravu na základě vyjížďky do zaměstnání, a to analýzou intenzity vyjížďky, hlavních a vedlejších center dojížďky a využití dopravního prostředku při cestě do zaměstnání.

Zjištěné poznatky jsou shrnuty v závěrečné kapitole a zároveň jsou zde nastíněny perspektivy využití trati Beroun–Rakovník do budoucna.

Abstract

The relation between quality of traffic infrastructure and regional development is one of the main topics of transport geography. Although literature often gives its attention to this issue, it is mainly about automobile transport or main (national) railway lines. The local lines are rather neglected.

Therefore the aim of this work is to evaluate the influence which local railway Beroun–Rakovník has had upon population and industry development in the near micro region for more than 130 years of its existence. The present importance of this railway line is evaluated on two levels. Firstly, the use of this railway for cargo transport was monitored and verified through a questionnaire for businesses in the villages with a railway station. Secondly, the importance of this railway for passenger traffic was looked at through commuting to work. Namely its intensity, its main centres and the use of means of transport (train, bus and automobile) were analyzed.

The final chapter summarizes all gained information and outlines what outlook there is for the use of the railway in the future.

1 Úvod

1.1 Hlavní cíle a hypotézy

Problematika vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je v odborné literatuře poměrně často diskutované téma (viz použitá literatura). Přestože se jedná vesměs o studie hlavních železničních tratí nebo stále narůstající automobilové dopravy, začíná se v poslední době projevovat zájem i o tratě lokálního významu (např. Moučková 2006: Havlíčkův Brod–Pardubice, Jansová 2008: Vrané nad Vltavou–Světlá nad Sázavou aj.).

Cílem této diplomové práce je proto zhodnotit význam lokální trati Beroun–Rakovník pro rozvoj oblasti, kterou prochází. Měla zde tato železnice v minulosti vliv na koncentraci průmyslové výroby a obyvatelstva? Jaký je její význam dnes? Má stále své uplatnění v nákladní a osobní přepravě? Nebo byla v obou případech nahrazena dopravou automobilovou?

Na základě těchto otázek byly stanoveny tyto základní hypotézy:

- 1.) Trať Beroun–Rakovník měla v minulosti velký vliv na koncentraci průmyslu v jejím bezprostředním okolí. Dnes však již svůj význam ztratila, což se projevilo především na poklesu nákladní přepravy na trati a nezájmem místních podniků o tento typ přepravy.
- 2.) Železnice po svém vzniku ovlivnila koncentraci obyvatelstva a měla také pozitivní dopad na další populační vývoj obcí se železniční zastávkou. V současné době jsou oba tyto jevy závislé spíše na lokalizaci obce vzhledem k významnějším centrům mikroregionu (zejména Berouna a Rakovníku).
- 3.) Při dojížděce do zaměstnání bude převažovat využívání osobního automobilu, což se projeví i na vyšší míře automobilizace zejména v periferních oblastech. Železnice bude ve větší míře využívána pouze v obcích se železniční stanicí či zastávkou, autobusová doprava bude dominovat v zázemí měst Beroun a Rakovník.
- 4.) Železnice si udržela svůj význam pro letní rekreační vyjížďku, neboť se v této oblasti nachází jednak hrad Křivoklát, kde je navíc pořádána řada kulturních akcí, ale také velké množství rekreačních objektů díky velmi atraktivnímu přírodnímu prostředí (povodí Berounky, CHKO Křivoklátsko).

1.2 Struktura práce

Diplomová práce je členěna celkem do 11 kapitol. Po úvodu následuje diskuze s literaturou, která je zaměřena na problematiku vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj jak obecně, tak i na konkrétním příkladu železnice. Blíže jsou specifikovány dopady nákladní i osobní dopravy. Ve třetí kapitole bude vymezeno území, v němž bude hodnocen vliv sledované trati na jeho celkový rozvoj. Následující kapitola nastíní historii vzniku a výstavby trati, včetně uvažovaných změn jejího trasování a dodatečného přeložení. V páté kapitole bude hodnocen vliv železnice na socioekonomickou charakteristiku území v minulosti a dnes se zaměřením na průmysl, obyvatelstvo a cestovní ruch. Následující kapitola se bude zabývat změnami v nákladní přepravě trati a jejího současného významu. Jsou zde zahrnuty také výsledky dotazníkového šetření, jehož cílem bylo zjistit, do jaké míry podniky lokalizované v blízkosti trati železnici využívají a jaké jsou podle nich její výhody a nevýhody. V sedmé kapitole bude provedena analýza osobní přepravy v mikroregionu, přičemž bude podrobněji sledována obslužnost veřejnou hromadnou dopravou a vybavenost domácností automobilem. Osmá kapitola bude analyzovat vyjížďku do zaměstnání, a to z hlediska její intenzity, center dojížděky, pracovních mikroregionů a nejčastěji využívaného dopravního prostředku při cestě do zaměstnání. Na tuto analýzu naváže devátá kapitola, kde bude zjišťována závislost sledovaných jevů za pomoci Pearsonova korelačního koeficientu. V závěrečné kapitole bude s ohledem na stanovené cíle a hypotézy provedeno závěrečné shrnutí. V jedenácté kapitole bude uveden seznam použité literatury, pramenů a internetových zdrojů. Na konci práce jsou ještě zařazeny přílohy.

Součástí jednotlivých kapitol je stručný úvod, který kromě seznámení s problematikou zahrnuje i stanovení dílčích cílů a hypotéz. V další části textu jsou pak uvedeny zdroje dat a popsány metodické postupy. V celé práci bylo použito obvyklých, často využívaných metod geografického výzkumu (např. vývojové grafy, indexy změny, kartogramy, kartodiagramy, terénní průzkum, interview, dotazníkové šetření, korelační závislost aj.). Na to navazuje vlastní analýza příslušné problematiky a v závěru celkové shrnutí zjištěných výsledků.

2 Diskuze s literaturou

2.1 Úvod k problematice

Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je v odborné literatuře velmi oblíbené a již několik desetiletí diskutované téma, kterému se věnuje široké spektrum vědních disciplín.

Doprava je z hlediska **geografie** nástrojem integrace regionů od úrovně mikroregionální až po úroveň globální a je podmiňujícím faktorem územní dělby práce (Marada 2008). Pohyb obyvatel za prací, přímo ovlivněný kvalitou dopravní obslužnosti, se pak stal také východiskem pro **sociogeografickou regionalizaci** ČR (Hampl 2005).

Vliv dopravy na rozvoj regionů je dále zmiňován např. v **obecných teoriích regionálního rozvoje** (Blažek, Uhlíř 2002), kde se problematika dopravy stala základem několika **lokalizačních teorií** (J. H. von Thünen, Walter Christaller, August Lösch aj.). Např. Alfred Weber definoval dopravní náklady vedle naleziště surovin a ceny pracovní síly jako jeden z lokalizačních faktorů a ve svých modelech se zaměřil na „nalezení optimální lokalizace podniku prostřednictvím minimalizace dopravních nákladů“ (Blažek, Uhlíř 2002, str. 59). Teorie jádro–periferie je další z teorií, které považují dopravu za velmi důležitý prvek rozvoje regionu. Zatímco pro jádro je charakteristická centrální poloha a dobrá dopravní dostupnost, pro periferii je naopak typická značná vzdálenost od těchto jader.

Vlivu dopravy jakožto faktoru rozvoje je dále věnována i celá řada **historických či historicko-geografických** prací, neboť počátek rozvoje železniční dopravy byl spjat především s průmyslovou revolucí. Hlavačka (1990) v souvislosti s výstavbou parní železniční sítě dokonce hovoří přímo o revoluci v dopravě. Její „podstata spočívala ve vytvoření kvalitativně nového dopravního systému, který se technicky opíral o sílu parního stroje, tedy o sílu, která neměla v minulosti obdoby“ (Hlavačka 1990, str. 18). Jak autor dále uvádí, tyto převratné změny umožňovaly rychlou, spolehlivou a především masovou přepravu nákladů a pracovní síly na víceméně libovolné vzdálenosti, což podmínilo i změny ekonomické závislosti na surovinových zdrojích. Železniční síť se tak stala „základnou pro masové ukládání kapitálu a tedy obrovským a do té doby nevídaným impulsem pro rozvoj výroby v řadě průmyslových odvětví, malovýrobě a také zemědělství“ (Hlavačka 1990, str. 18).

Řada současných autorů se však na přeceňovanou úlohu dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj dívá spíše kriticky. Jak píše Marada a kol. (2006b), „v Česku je ještě stále možné setkat se s představou, že zlepšení či vybudování nové infrastruktury má pouze významně pozitivní, automatické dopady na své okolí“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 51). Je to způsobeno tím, že předchozí studie (Hlavačka 1990, Hons 1975 aj.) se věnovaly tomuto tématu spíše obecně nebo v souvislosti s hlavními tratěmi. Přitom zavedení některých lokálních tratí mohlo mít pro dotyčné lokality naopak spíše negativní dopad, neboť lepší dostupnost je vystavila také mnohem větší konkurenci (Moučková, 2006). Paradoxně tak často „usnadnily odliv významných aktivit z přiléhajících regionů do jádrových oblastí, a zvýšily tak polarizaci území“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 51).

Dopravní infrastruktura se v průběhu staletí značně proměnila. Dobudováním základní železniční sítě došlo nejprve k zániku tradičních forem dálkové přepravy, kterými byly formanské a dostavníkové povozy. Svého největšího rozkvětu dosahovala železnice ve 20. letech 20. stol., kdy jí začala konkurovat doprava silniční. Dnes již železniční infrastruktura nemá (s výjimkou vysokorychlostních tratí, které zlepšují dostupnost na nadnárodní úrovni) na regionální vývoj podstatnější vliv. Podle Marady a kol. (2006b) dokonce „racionální přehodnocení funkčního významu železniční dopravy na jednotlivých tratích povede, bohužel, ke ztrátě části historické železniční sítě, snad pouze s výjimkou turisticky atraktivních a technicky unikátních tratí, popř. tratí sloužících jako vlečky významných regionálních podnikatelů“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 58).

2.2 Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj

Působení dopravní infrastruktury lze podle nejčastěji přijímané kategorizace Bruinsma a Rietvelde (1998) obecně rozdělit do několika skupin. Nejprve jsou to vlivy přímé a nepřímé. **Přímé** efekty jsou podle autorů způsobeny využíváním dané komunikace, její údržbou a obsluhou. Jak píše Marada a kol. (2006b), patří do této skupiny jednak krátkodobé vlivy, tzn. efekty způsobené samotnou výstavbou či zlepšováním infrastruktury, ale také efekty v podobě úspory paliva, zvýšení přepravní rychlosti a s tím spojené úspory času, snazší dostupnosti vzdálenějších oblastí či vlivu na životní prostředí (produkce škodlivin či hluku apod.). Mezi přímé dopady lze dále zařadit i krátkodobý nárůst zaměstnanosti ve stavebnictví v době výstavby (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b), nárůst počtu obyvatel díky přistěhování zaměstnanců železničních společností

(Auerhan 1934) či dělníků, kteří sem přišli za prací při výstavbě komunikace a usadili se zde natrvalo (Kunc, Krylová 2005, citace v Hanus 2007), ale také i zvýšení kvalifikace dělníků a inženýrů, kteří se na stavbě podíleli (Hanus 2007). **Nepřímé** efekty pak zahrnují dlouhodobé vlivy dopravy, které se odráží v několika oblastech. Snížením dopravních nákladů a snazším transportem hotových výrobků na vzdálenější trhy dochází v první řadě k ovlivnění produktivity regionální ekonomiky. Tím, že je firmám umožněna větší expanze a využití úspor z rozsahu, dochází k následnému růstu jejich produktivity. Dopravní infrastruktura má také zásadní vliv na fungování a strukturu trhu. To se může projevit „na jedné straně příchodem nových firem do regionu, na straně druhé i možným poklesem produkce místních podniků v důsledku nárůstu konkurence z okolních vyspělejších regionů“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 52). Dalším nepřímým efektem je působení na obyvatelstvo. V důsledku zlepšení dopravní obslužnosti dochází i ke zvýšení migrační aktivity obyvatelstva. „V periferních oblastech ... se může zprvu zvýšit vyjížďka za prací, kterou postupem času nahradí emigrace do ekonomicky silnějších regionů. Naopak v širším zázemí metropolí se projevuje opačný efekt. Toto území slouží jako residenční oblast, v níž je dominantním procesem suburbanizace. Zlepšení dopravní dostupnosti, a tudíž zkrácení doby vyjížďky do centra, vede k rozšíření zázemí dále od městského regionu“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 52). Mezi další nepřímé efekty lze zařadit i změny ve využití půdy a s tím spojené působení na její cenu, změny ve struktuře zemědělské výroby (Kunc, Krylová 2005, citace v Hanus 2007) či šíření inovací a vzdělání (např. v souvislosti s absolvováním rekvalifikačních kurzů).

Dalším z hledisek, podle kterého lze rozlišit vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj, je geneze nově umístěných aktivit v blízkosti železnice. Bruinsma a Rietveld (1998) zde vymezují efekty generativní a distribuční. „V případě **generativního** efektu se jedná o aktivity, které vznikají zcela nově, a nejsou tedy pouhou relokací činnosti z jiné oblasti. O **distribučním** efektu se mluví v případě, kdy se v regionu se zlepšenou infrastrukturou objeví činnost, která zde však vzniká přemístěním z regionu jiného, jemuž tak zlepšení infrastruktury v původním regionu způsobilo ztrátu. V takto postiženém regionu pak lze hovořit o tzv. odsávacím efektu“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 53).

2.3 Vliv železnice na regionální rozvoj

Jak píše Moučková (2006), první komunikace vznikaly proto, „aby mohlo dojít k propojení nalezišť surovin s přístavy. Často se jednalo o železniční spojení z důvodu přepravy velkého množství objemného nákladu. Podél těchto komunikací se postupně začaly rozvíjet drobné aktivity, až se později staly osou rozvoje (tzv. koloniální vzorec dopravy). V tomto období tedy nemohlo být dosaženo rozvoje bez dopravy“ (Moučková 2006, str. 3). Z toho je zřejmé, že vztah průmyslové revoluce a počátků železniční dopravy byl velmi úzký. „Rozmach průmyslové výroby zvláště v hutnictví železa, strojírenství a uhelném průmyslu umožňoval na jedné straně vybudování nového technicky dokonalejšího dopravního systému, na druhé straně tento systém zároveň podporoval dynamičtější růst nejen těchto odvětví těžkého průmyslu, ale také všech odvětví, a to především zrychlením, zlevněním a pravidelností dopravy, odpoutané od nepříznivých povětrnostních podmínek a orientací na hromadnou dopravu na velké vzdálenosti“ (Purš 1960, citace v Hlavačka 1990). Podle Hlavačky (1990) vyvolávalo zavádění železnic také vzrůst poptávky po železných výrobcích (např. kolejnic, výhybek, mostů a surovin pro strojírenství), uhlí a dřevu, strojírenských výrobcích (např. lokomotiv, tendrů, nákladních a osobních vagónů) či stavebních hmotách. Nebývalá koncentrace pracovních sil vytvářela navíc dodatkovou poptávku po zemědělských a potravinářských výrobcích. Zavedením nových tratí došlo ke zprůmyslnění do té doby zaostalých oblastí, které sice měly dostatek surovin a pracovní síly, byly však odloučeny od rozvíjejícího se trhu velkými vzdálenostmi (Purš 1973, citace v Hlavačka 1990). „Svémi obrovskými nároky na koncentraci pracovní síly podměnily i masovou migraci obyvatelstva, urychlovaly proces urbanizace a v neposlední řadě zvyšovaly kulturní úroveň obyvatelstva“ (Hlavačka 1990, str. 21). Železnice tak výrazně proměnila geografickou strukturu hospodářských aktivit i obyvatelstva. Stručný přehled dopadů železniční infrastruktury na různých řádovostních úrovních podal Marada a kol. (2006b) v následující tabulce.

Tabulka č. 1: Dopady železniční infrastruktury na regionální rozvoj

Regionální úroveň	Lokální / Mikroregionální	Mezo- / Makroregionální
Minulost	<ul style="list-style-type: none"> - Uvolnění závislosti na lokálních zdrojích → územní specializace - Změna využití ploch - Koncentrace ekonomických aktivit a obyvatel - Zvětšování regionů (trhu) - Šíření inovací (industrializace, nové technologie) - Zvýšení konkurence - Zvýšení polarizace prostoru 	<ul style="list-style-type: none"> - Koncentrace obyvatelstva = „nové“ rozmístění obyvatelstva prakticky fixované po současnost - Zvětšení zázemí (regionů) = vyšší počet disponibilních pracovních sil - Vznik velkých průmyslových podniků - Změna významu středisek v systému osídlení (např. včetně získání administrativních funkcí) i jejich ekonomické a společenské vyspělosti
Současnost	<ul style="list-style-type: none"> - Efekty intenzivní dojížděky za prací - Růst aglomerací a významných středisek - Rozvoj cestovního ruchu 	<p>Zejména efekty dálkové vysokorychlostní dopravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Změna polohy středisek na rychlostních tratích v národním a zvláště v nadnárodním systému osídlení („zvětšení měřítko“) → nový potenciál rozvoje x zvýšení konkurence, tzn. posílení kooperace a konkurence středisek - Hierarchické šíření inovací a koncentrace aktivit → posílení polarizace území a významu dotčených středisek v národním systému osídlení

Zdroj: Marada, Květoň, Vondráčková (2006b)

Většina odborné literatury se věnuje vztahu regionálního rozvoje a dopravních sítí vyššího řádu (dálnice, vysokorychlostní železnice) nebo naopak nedostatečné obslužnosti venkovských a periferních oblastí či konkurencí veřejné hromadné dopravy a individuální dopravy v městských aglomeracích. Naproti tomu studium významu lokálních tratí je v tomto ohledu poněkud opomíjeno, ačkoli jistě (ať už pozitivně či negativně) ovlivnily region, kterým prochází. Mnohé lokální tratě mají ostatně i dnes význam pro celkově optimální fungování železniční dopravy a zasloužily by si proto větší pozornost. Jak píše Hons (1975), tyto tratě „musely, jako jediná mechanizovaná doprava, proniknout až do vlásečnic dopravního oběhu a nahradit pomalou a drahou silniční dopravu potahovou. Stalo se to způsobem odpovídajícím menšímu dopravnímu významu nových drah, které

z větší části nahrazovaly svoz do železničních stanic hlavních drah a rozvoz silničními povozy, a jen někdy vytvářely delší souvislé trati regionálního významu“ (Hons 1975, str. 146).

Důvodem menšího zájmu o dopravní problematiku na nižších regionálních řádech je podle Marady (2003) především obecně obtížná sledovatelnost dopravních jevů a také nízká kvalita datové základny spolu s její obtížnou dostupností. Železniční doprava je navíc jedním z odvětví ekonomicky, které bývá obecně velmi komplikované modelovat pomocí ekonometrických modelů. „Důvodem je skutečnost, že vývoj osobní i nákladní dopravy je ovlivňován determinanty, které jsou buď z matematického hlediska velmi obtížně popsitelné, nebo jsou neuchopitelné z hlediska dostupnosti dat. Tato skutečnost se projevuje zejména u osobní dopravy, kde svou roli hrají často faktory psychologické povahy“ (Pospíšil, Polanský 2006, str.75). Bližší informace (navíc vesměs popisného charakteru) lze proto najít pouze v regionálních publikacích či na příslušných internetových stránkách, vytvořených jejich příznivci z řad laiků.

Přestože trať Beroun–Rakovník v roce 2006 slavila 130. výročí své existence, doposud o ní nevyšla žádná tematicky zaměřená publikace. Veškeré informace, které se však týkají pouze průběhu jejího vzniku, tak byly čerpány výhradně z příspěvku regionálního autora Jiřího Zahradníka (2004), uveřejněného v ročence *Minulosti Berounska* 7.

2.4 Změny v železniční nákladní dopravě

Železniční doprava hrála v minulosti na našem území velmi důležitou roli (viz výše). Analýza vývoje železniční dopravy Pospíšila a Polanského (2006) prokázala, že až do roku 1989 byl podíl přepravy nákladu po železnici na celkovém přepravním výkonu v bývalém Československu značný (viz tab. č. 2). Důvodem byla jednak hustá železniční síť, ale také značná surovinová náročnost těžkého průmyslu, který měl výrazný podíl na celkovém národním hospodářství. Mnoho surovin se přepravovalo na velké vzdálenosti po železnici z východních zemí, opačným směrem pak putovaly především stroje. Oproti tomu v západní Evropě byly již tehdy vytvořeny výhodné podmínky pro silniční přepravu, a to prostřednictvím volného trhu v dopravě, masivních investic do silniční infrastruktury a just-in-time zásobování firem. Rychlý rozvoj automobilového průmyslu umožnil nákladním silničním dopravcům nabízet komplexní logistické služby (Pospíšil, Polanský 2006).

Tabulka č. 2: Podíl železniční nákladní dopravy na celkovém přepravním výkonu všech druhů nákladní dopravy (tkm) ve státech EU a v Československu

Rok	Československo	EU
1970	81,7 %	30,2 %
1980	72,6 %	24,2 %
1990 *	69,6 %	18,2 %

Zdroj: Pospíšil, Polanský (2006)

Poznámka: * u Československa byla použita data za rok 1989

Obrovský propad u nás zaznamenala přeprava po železnici v průběhu 90. let 20. stol. v souvislosti s transformací socialistické ekonomiky na tržní, čímž došlo ke změně poptávky po přepravních službách (just-in-time, rychlost, kvalita služeb, přepravy zboží s nízkou hmotností ...). Podle Čápa a Drahotského (2006) se na této situaci podílela především změna struktury výroby, likvidace některých výrob (v oblasti průmyslu, využívající zejména nákladní dopravu s charakterem hromadných přeprav) a intenzitní rozmach silniční nákladní dopravy. To mělo na železnici tvrdý dopad, neboť nebyla „schopna konkurovat silniční nákladní přepravě ani kvalitou, ani cenou poskytovaných služeb“ (Pospíšil, Polanský 2006, str. 77). Jak autoři dále uvádí, železnici zůstalo dominantní postavení pouze u přepravy hromadných substrátů, ale i jejich objem neustále klesá z důvodu strukturálních změn v hospodářství. Autoři ve své studii navíc prokázali nejen pokles přepravy zboží s vysokou hmotností, ale i klesající přepravní vzdálenosti, což negativně působí na tržby v nákladní přepravě.

Podle prognóz Pospíšila a Polanského (2006) by se mohlo tempo poklesu nákladní dopravy sice zpomalit, nicméně bude stále procházet útlumem. „Rostoucí poptávka po přepravě zboží bude takřka úplně nasycena silniční nákladní dopravou a s dalším poklesem přepravy hromadných substrátů bude degresivní vývoj nákladní železniční dopravy pokračovat i po roce 2010 ... Negativní vliv bude mít nesporně nárůst rychlostních silničních komunikací, měnící se struktura přepravovaného zboží a stále více zdokonalovaný systém just-in-time a tomu odpovídající poptávka po přepravních službách. Klesající trend může částečně zvrátit zavedení elektronického mýtného, nicméně přiblížení cen za přepravní služby u všech druhů dopravy nepovede (pozn. podle názoru autorů) k návratu na dráhu“ (Pospíšil, Polanský 2006, str. 80). Železnice je svou typickou formou schopna konkurovat silniční dopravě až při přepravě na velmi dlouhé vzdálenosti. Avšak se zastaráváním infrastruktury se snižuje konkurenční pozice ČR vzhledem k ostatním

evropským státům a existuje riziko dalšího prohloubení poklesu nákladní železniční dopravy v důsledku propadu tranzitní dopravy.

Čáp a Drahotský (2006) vidí možnosti oživení železniční nákladní dopravy především v kooperaci s ostatními dopravními obory např. prostřednictvím následujících třech způsobů:

- **kombinovaná doprava** = systém přepravy v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční dopravu, přičemž se překládá pouze nákladová jednotka kombinované dopravy, nikoliv samotné zboží
- **intermodální doprava** = nákladní doprava, při níž nákladní automobil, přívěs, návěs, snímatelná nástavba nebo kontejner použije silnice pro počáteční a (nebo) koncový úsek cesty a jsou přepravovány, s tažným vozidlem nebo bez něho, ve zbývajícím úseku cesty po železnici
- **logistická centra** = centra, která by měla být napojena na páteřní komunikace železniční i silniční dopravy tak, aby mohly být hlavní dopravní proudy směřovány na železnici. Toto centrum by mělo poskytovat tyto služby: skladování a vedení skladové evidence; sdružování, rozdělování a kompletace zásilek; vyskladňování a distribuce na základě potřeb zákazníka.

Autoři (Pospíšil, Polanský 2006 a Čáp, Drahotský 2006) se shodují především v tom, že má-li být železnice konkurenceschopným dopravním oborem, „je nezbytné, aby byly nabízeny komplexní logistické služby, a to i nad rámec jejich klasického pojetí. Právě v této oblasti lze hledat možné znovuoživení uvedeného dopravního oboru“ (Čáp, Drahotský 2006, str. 7).

2.5 Změny ve struktuře osobní dopravy

Z porovnání tabulek č. 2 a 3 Pospíšila a Polanského je patrné, že význam drah pro osobní dopravu byl ve sledovaném období v porovnání s nákladní dopravou výrazně nižší jak v bývalém Československu, tak v zemích západní Evropy. Přesto byl u nás v 70. letech 20. stol. podíl železniční osobní dopravy na celkovém přepravním výkonu všech druhů osobní dopravy oproti EU čtyřnásobný. V poslední čtvrtině 20. stol. však došlo k výraznému poklesu tohoto podílu z důvodu rychlého nástupu individuální automobilové dopravy. Tento vývoj dále akceleroval v posledním desetiletí v souvislosti

s transformací dopravního chování obyvatel. Zatímco se u nás v roce 2003 podle výpočtů Pospíšila a Polanského podíl železniční dopravy na celkové osobní dopravě pohyboval na úrovni 6 % (stejně tak i v EU), podíl individuální automobilové dopravy činil 63 % (v EU dokonce 77 %). Podle prognóz autorů by v budoucnu již nemuselo dojít k zásadnějšímu poklesu osobní železniční dopravy. Protože se již ustálil počet vyjíždějících do zaměstnání, škol apod. vlakem, mohlo by dokonce dojít ke stabilizaci počtu cestujících, neboť „železniční dopravu využívají především pravidelní zákazníci, jejichž elasticita poptávky po přepravních službách je nízká“ (Pospíšil, Polanský 2006, str. 81). Na druhou stranu autoři připouští, že lze tuto prognózu považovat spíše za optimistickou s ohledem na ekonomický vývoj ČR, kdy by se s růstem ekonomické úrovně obyvatel mohla zvýšit poptávka po individuální automobilové dopravě.

Tabulka č. 3: Podíl železniční osobní dopravy na celkovém přepravním výkonu všech druhů osobní dopravy (oskm) ve státech EU a v Československu

Rok	Československo *	EU **
1970	48,5 %	11,9 %
1980	33,6 %	9,8 %
1990	18,6 %	7,9 %

Zdroj: Pospíšil, Polanský (2006)

Poznámka: * u Československa byla použita data za rok 1989, do roku 1980 nebyla zahrnuta městská hromadná doprava; ** u EU kolejová doprava

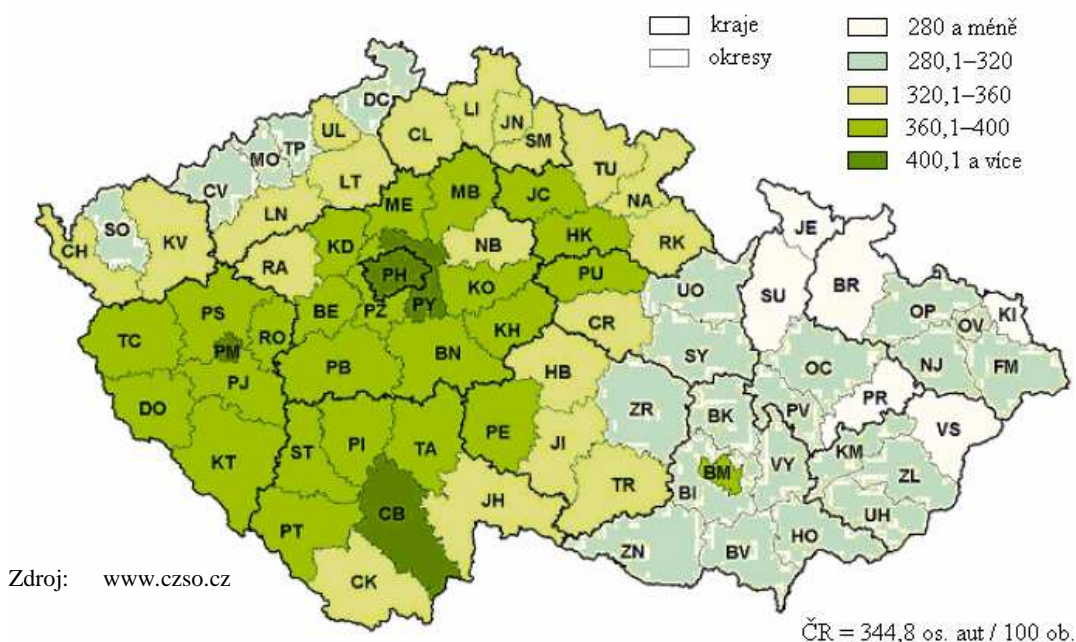
Marada a Květoň (2006a) považují **dopravní dostupnost** za jeden z klíčových pojmů zmiňovaných v souvislosti s problematikou venkovských a periferních oblastí. Proces koncentrace obslužných, výrobních a dalších aktivit podle nich získal v období transformace na dynamice a bude nadále prohlubovat rozdíly mezi jádrovými a periferními (venkovskými) oblastmi. Při nedostatku pracovních příležitostí a absenci základních služeb v místě bydliště se pro obyvatelstvo stává nezbytností za těmito cíli dojíždět. Vondráčková (2004) na příkladu dojížďky z obcí do Prahy prokázala, že časové vyjádření dostupnosti je pro obyvatelstvo z psychologického hlediska často podstatnější než dostupnost kilometrická. Výhodou je proto poloha obcí u dálnic a hlavních železnic. „Ve smyslu nutnosti realizovat cesty za základními potřebami je poptávka po dostupnosti ve venkovských oblastech v podstatě vyšší než ve městech, kde je široká nabídka dopravních možností. Naopak z hlediska počtu osob je poptávka v řídce zalidněných venkovských

oblastech nízká a způsobuje ztrátovost obslužnosti veřejnou dopravou“ (Marada, Květoň 2006a, str. 422).

Podle autorů je klesající kvalita obslužnosti periferních oblastí veřejnou dopravou stále častěji nahrazována individuální automobilovou dopravou, popř. jinými alternativními způsoby obslužnosti (např. sdílené jízdy, mikrobuses apod.). „Tato tendence by se měla projevit na vývoji automobilizace, která by z uvedených důvodů měly být v oblastech s řídkým osídlením vyšší“ (Marada, Květoň 2006a, str. 423), neboť vyplývá z nezbytnosti zajištění základních životních potřeb. Popsaný vztah zjistil už Nutley ve svých studiích o venkovských oblastech v Británii, USA (1996) a Austrálii (2003) a potvrzují ho i analýzy situace v ČR (Marada 2003). Marada a Květoň (2006a) dále uvádí, že lze vyšší automobilizaci předpokládat také v bohatých metropolitních oblastech, kde je podmíněna vyšší ekonomickou úrovní. Z výše popsaného lze ale usuzovat, že obě kategorie (řídce osídlené venkovské oblasti, metropolitní oblasti) se budou lišit kvalitou vozového parku (stáří, značka vozu apod.).

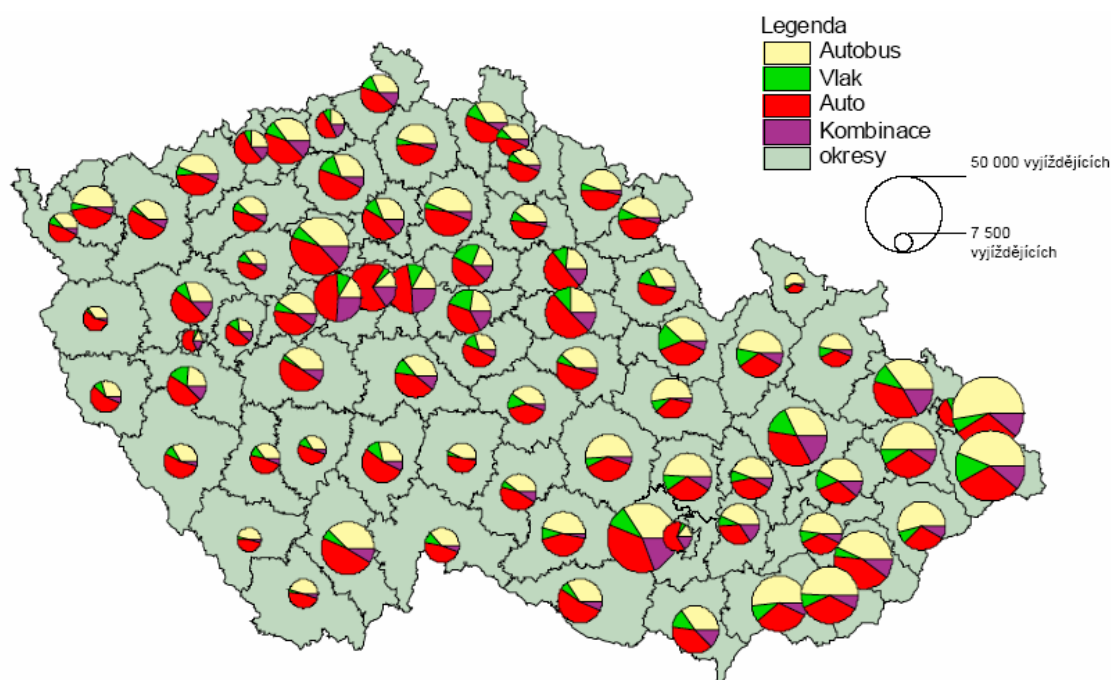
Nejdynamičtější růst zaznamenala **automobilizace** v ČR v transformačním období, ve kterém počet registrovaných motorových vozidel vzrostl o 58 % (Marada, Květoň 2006a). Přesto, že hodnota automobilizace vzrostla ve všech okresech, zůstává celkově vyšší v Čechách. „Vysvětlení nelze hledat pouze v potřebě dostupnosti a bohatství okresů, ale např. i v hodnotovém žebříčku obyvatel. Zvažovat lze i efekt kontaktní difúze životního stylu, neboť jihozápad republiky přiléhající k Bavorsku byl více vybaven automobily již v totalitním období“ (Marada, Květoň 2006a, str. 424).

Obrázek č. 1: Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel v roce 2001



Význam jednotlivých typů osobní přepravy lze dobře zhodnotit na základě **nejčastěji používaného dopravního prostředku do zaměstnání**, neboť se jedná o jeden ze základních a nejfrekventovanějších pohybů obyvatelstva na mikroregionální úrovni. Jak uvádí Marada a kol. (2006b), výrazné rozdíly mezi okresy jsou dány např. kvalitou dopravní infrastruktury, rozmístěním pracovních příležitostí, mírou celkové automobilizace, stavem veřejné dopravy, finančními aspekty, tradicí využívání jednotlivých druhů dopravy apod. Jak již bylo zmíněno, nezanedbatelnou úlohu v dopravním chování obyvatel hrají také lidské hodnoty a specifické sociální chování obyvatel, které je však empiricky velmi složité doložit. Z obrázku č. 1 je patrné, že maximální automobilovou vyjížďku vykazuje Praha. V tomto druhu vyjížďky se projevuje vysoká korelace s celkovou mírou automobilizace v okresech. Nejvýznamnějším rysem tohoto ukazatele je západο-východní zonalizace. Vysoká vyjížďka autobusovou dopravou je patrná na Moravě a ve Slezsku a odráží zřejmě celkově nízký stupeň automobilizace. Ve své studii autoři zjistili, že železnice je v přepravě do zaměstnání ve všech okresech až na 3. místě. Důvody lze spatřovat v tom, že „systém silniční dopravy má v mnoha případech mnohem větší význam než řídká železniční síť“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 56). Obslužnost autobusovou dopravou je navíc v řídce zalidněných oblastech pružnější a efektivnější (Květoň 2006).

Obrázek č. 2: Vyjížďka do zaměstnání mimo obec podle využitého dopravního prostředku

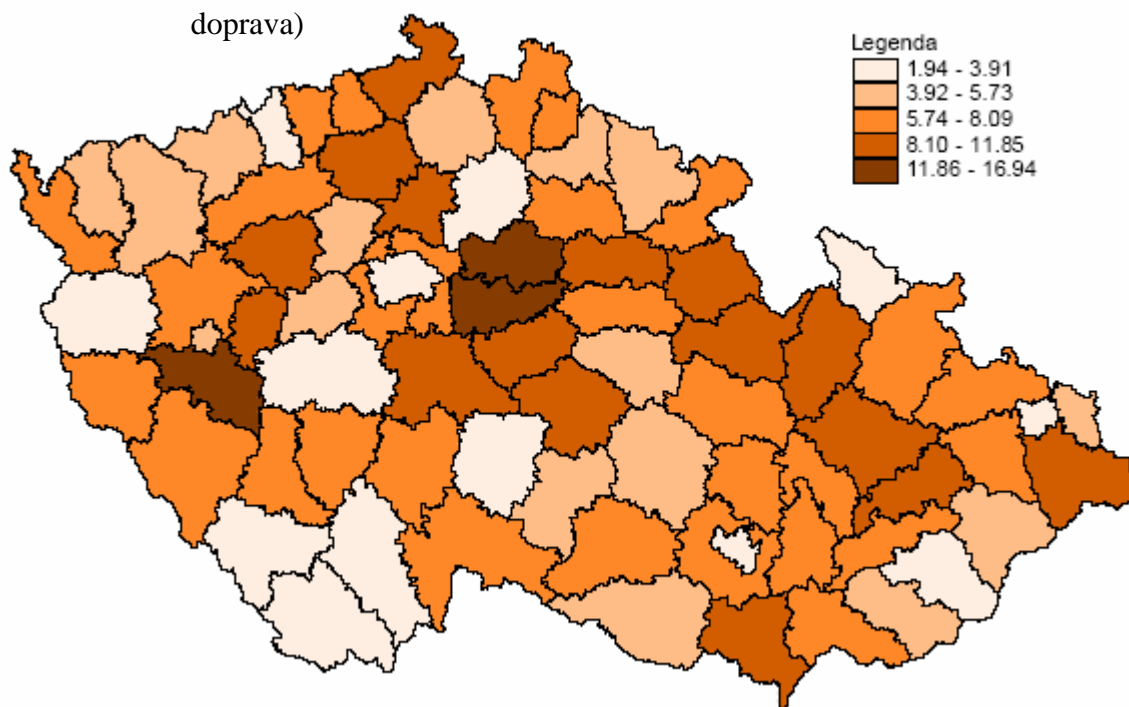


Zdroj: Marada, Květoň, Vondráčková (2006b)

Poznámka: „kombinace“ = využití vlak + autobus, vlak + MHD, autobus + MHD

Železnice jako dopravního prostředku do zaměstnání nejvíce využívají okresy Kolín, Nymburk a Plzeň–jih. „Vyšší podíl vyjížďky po železnici se projevil i v dalších okresech, v nichž se nachází důležité železniční uzly a zároveň jsou zde celkově příhodnější podmínky pro využívání tohoto druhu dopravy (Hradec Králové, Ústí nad Orlicí, Olomouc, Břeclav aj.). Naopak mnohé venkovské a periferní okresy (např. Jeseník, Prachovice) vykazují minimální využití železnice při dopravě do zaměstnání“ (Marada, Květoň, Vondráčková 2006b, str. 56). Jak autoři zdůrazňují, pro přesnější zjištění důvodů rozdílů mezi okresy by bylo nutné provést detailnější analýzu na mikroregionální úrovni.

Obrázek č. 3: Vyjížďka do zaměstnání podle využitého dopravního prostředku (železniční doprava)



Zdroj: Marada, Květoň, Vondráčková (2006b)

Podle Marady a Květoně (2006a) v budoucnu dojde buď ke stabilizaci dopravní obslužnosti periferních obcí veřejnou dopravou, nebo se situace ještě mírně zhorší. Vzhledem k pokračujícímu koncentračnímu procesu je nezbytné udržet současnou úroveň dopravní obslužnosti veřejnou dopravou i z důvodu závislosti určitých skupin obyvatelstva (např. senioři nebo naopak dětská populace). Možným řešením by mohly být i různé alternativní typy dopravy, kterými jsou např. obecní taxi, autobus na zavolání, sdílené jízdy, nebo doprava služeb za obyvateli (např. pojízdné prodejny, knihovny, zubní ordinace, mobilní poštovní služby apod.). „Bez těchto kreativních řešení budou obyvatelé

periferních venkovských oblastí stále více nuceni dojíždět vlastními automobily, bude docházet k sociální exkluzi zmíněných skupin obyvatelstva bez přístupu k automobilu a kvalita života tak bude v těchto oblastech klesat“ (Marada, Květoň 2006a, str. 425), což může vést až k jejich postupnému vylidňování.

Vedle vyjížďky do zaměstnání je specifickým pohybem obyvatelstva i tzv. **rekreační dojížďka**. Pod tímto pojmem si lze představit dojížďku do konkrétních rekreačních objektů, které se účastní nejčastěji přímo vlastníci těchto objektů (vesměs se jedná o periodickou – víkendovou, sezónní dojížďku v rámci tzv. druhého bydlení). Díky své značné frekvenci a periodicitě představuje významnou součást prostorové mobility obyvatelstva. Jak uvádí Vágner a Fialová (2004), účastní se jí více či méně pravidelně nejméně 1,5 mil. obyvatel.

První formy rekreace se začaly na našem území objevovat na počátku 20. stol. v souvislosti se změnou životního stylu rozvíjející se industriální společnosti. Vysoká koncentrace obyvatelstva ve městech, spolu se zvýšením objemu volného času i kapitálu začaly vyvolávat potřebu „útěku z města“. Nejdříve docházelo „k výstavbě rekreačních domů a vil pro bohaté měšťany, zvláště pak v nejcennějších a dopravně nejdostupnějších lokalitách v zázemí měst“ (Vágner 1999, str. 68). V případě pražské aglomerace lze takové vilové čtvrti dodnes nalézt např. v Dobřichovicích, Černošcích a Všenorech. „Od 20. let začínají v okolí Prahy vznikat tramské chatové osady v návaznosti na původní skromnější jednotlivá srubová obydlí či trampování se stany“ (Vágner 1999, str. 69). Podle autora ovlivnily výběr lokality tyto faktory:

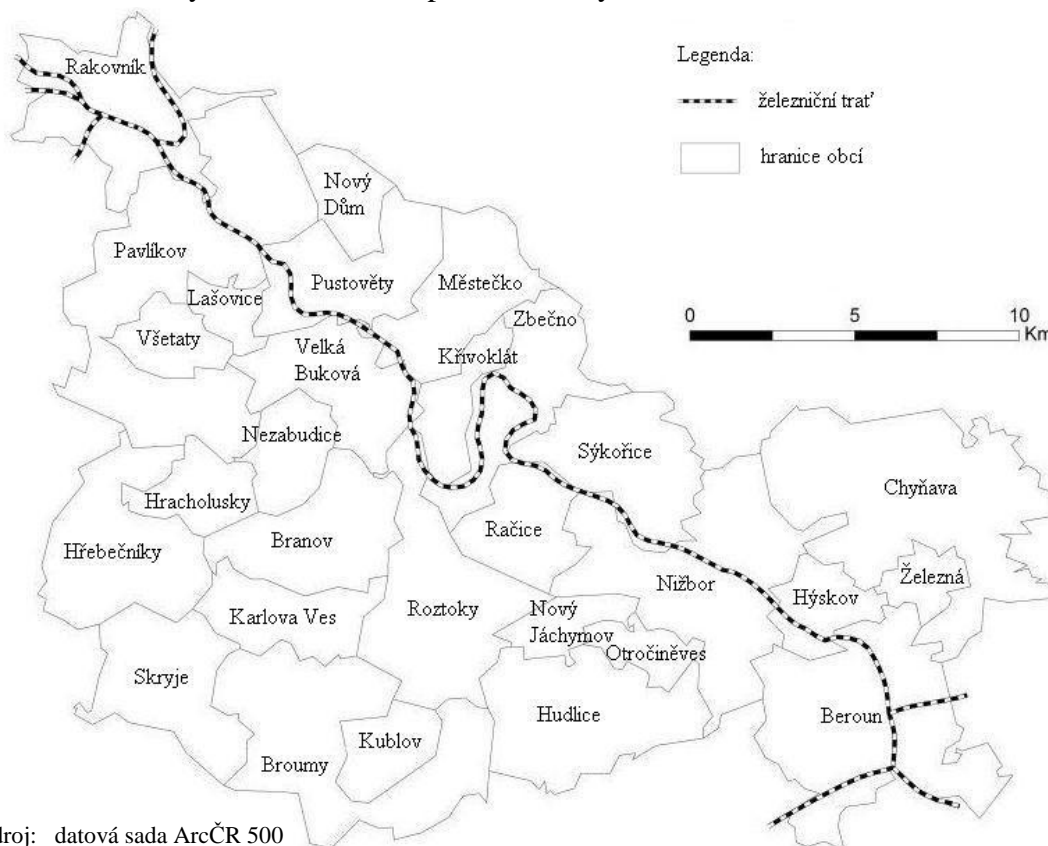
- **rekreačně velmi atraktivní okolí Prahy**, zejména údolí řek Vltavy, Sázavy, Berounky a jejich přítoků, tvořící tzv. „zlatý kříž“ rozvoje chataření
- **železniční doprava**, především tratě kopírující výše uvedená údolí. „Právě charakter tohoto typu dopravy umožnil masový rozvoj rekreační dojížďky i nižším vrstvám“ (Vágner 1999, str. 70).

Kromě chataření se v souvislosti s obecným trendem vylidňování venkovských sídel objevil i další fenomén – chalupaření. Opuštěné domky si „buď kupovali k rekreaci lidé z měst, nebo zůstaly ve vlastnictví původních majitelů a jejich potomků a sloužili již pouze k rekreačním účelům“ (Vágner 1999, str. 72). Autor dále uvádí, že i v tomto případě byl zájem pouze o objekty v atraktivním okolí s kvalitním životním prostředím a dopravní dostupností.

3 Vymezení území

S ohledem na celkové zaměření práce bylo řešené území (dále také mikroregion) vymezeno podél trati Beroun–Rakovník tak, aby v něm obsažené obce splňovaly následující kritéria. V první řadě je nutné si uvědomit, že se tato trať nachází v oblasti s relativně hustou železniční sítí (nacházejí se zde např. tratě Plzeň–Beroun–Praha přes Karlštejn, Beroun–Praha přes Rudnou, Chomutov–Praha přes Lužnou u Rakovníka, Rakovník–Lužná u Rakovníka, Rakovník–Louny, Rakovník–Bečov nad Teplou, Rakovník–Mladotice aj.). Aby došlo k maximální eliminaci vlivu ostatních tratí, byly do mikroregionu zahrnuty pouze ty obce, jejichž vzdálenost je ke sledované trati menší než k jiné trati. Výjimkou je pouze obec Kublov (je blíže trati Beroun–Plzeň), která byla k takto vymezenému území přiřčena v zájmu zachování jeho celistvosti. Druhým kritériem byla příslušnost k administrativním obvodům obcí s rozšířenou působností Beroun a Rakovník¹. Z těchto důvodů netvoří sledovaná trať osu mikroregionu.

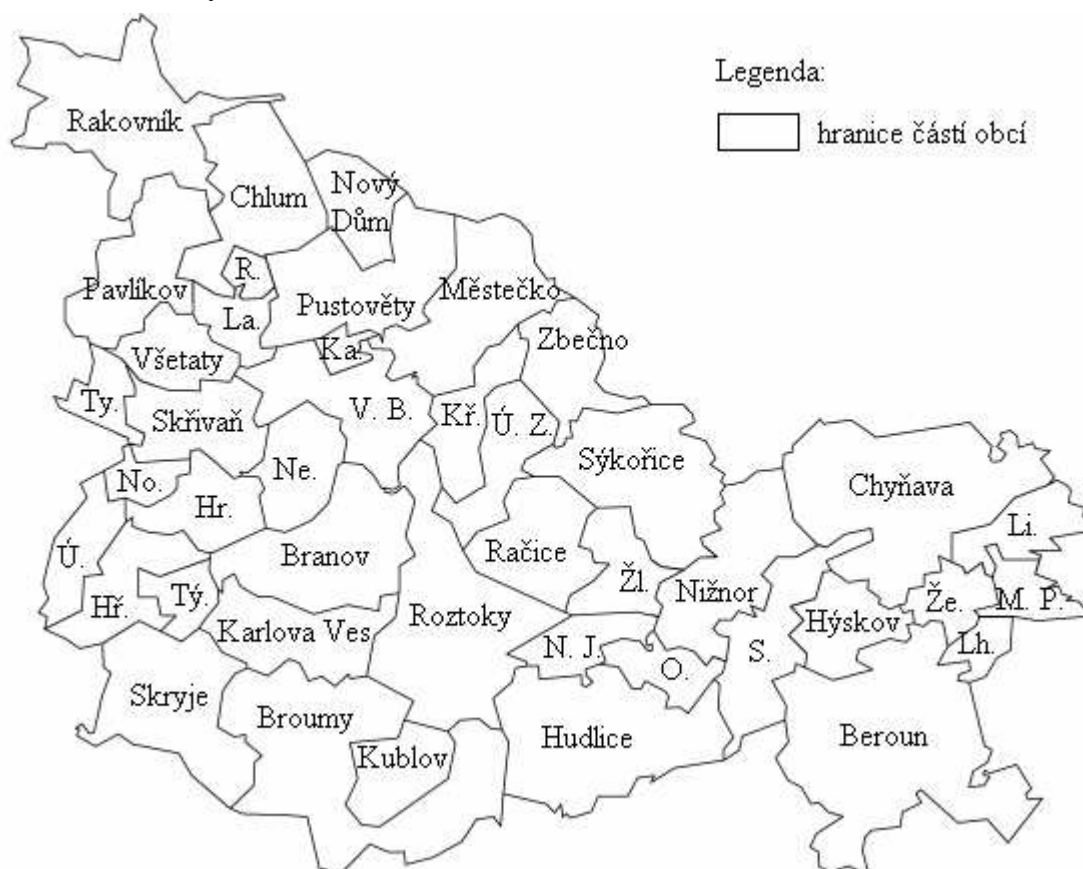
Obrázek č. 4: Vymezené území - správní obvody obcí



Zdroj: datová sada ArcČR 500

¹ Částí řešeného území, které administrativně spádují k těmto městům, budou v dalším textu označeny názvy Berounsko a Rakovnicko.

Obrázek č. 5: Vymezení území - katastrální území částí obcí



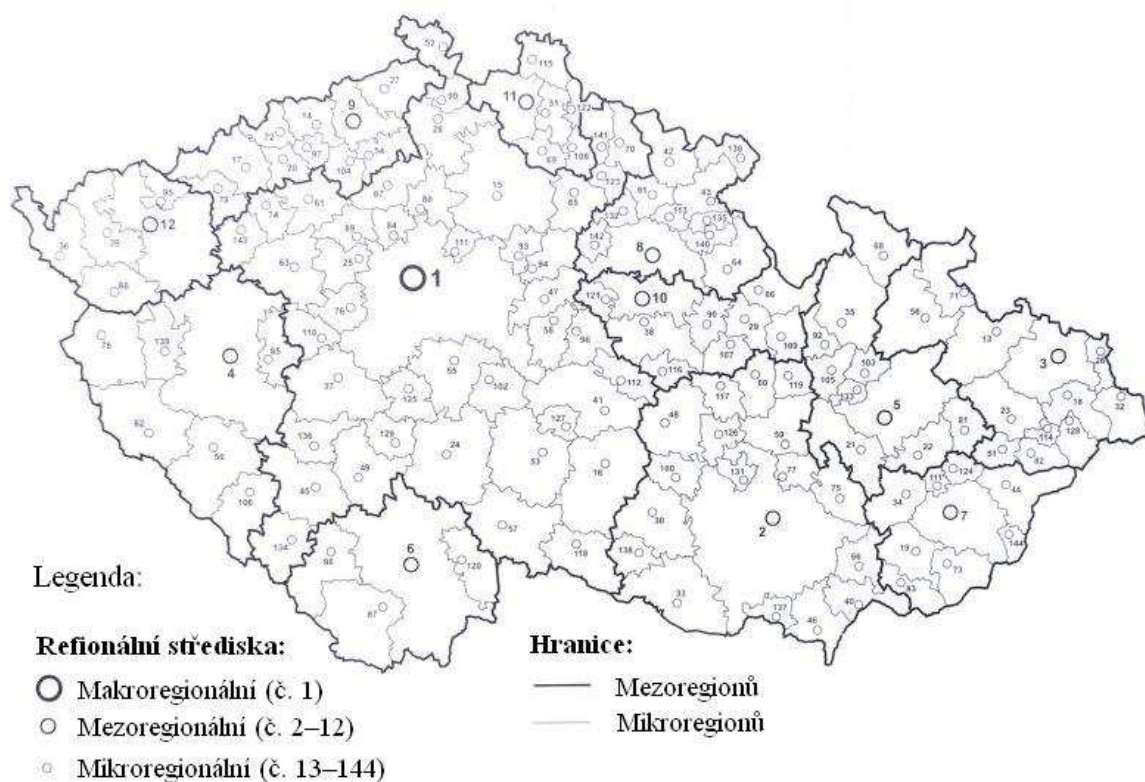
Zdroj: datová sada ArcČR 500

Poznámka: Hr. = Hracholusky, Hř. = Hřebečnický, Ka. = Kalubice, Kř. = Křivoklát, La. = Lašovice, Lh. = Lhotka u Berouna, Li. = Libečov, M. P. = Malé Přílepy, Ne. = Nezabudice, No. = Novosedly, N. J. = Nový Jáchymov, O. = Otročiněves, R. = Ryšín, S. = Stradonice, Ty. = Tytry, Tý. = Týřovice, Ú. = Újezdec, Ú. Z. = Újezd nad Zbečnem, V. B. = Velká Buková, Že. = Železná, Žl. = Žloupovice

Na základě územně podrobně členěných informací o hlavních regionálních procesech (tj. o dojížděce za prací a do škol), získaných ve Sčítání lidu, domů a bytů 2001, byla pro celé území ČR zpracována sociogeografická regionalizace (Hámp 2005). Stavební jednotkou tohoto regionálního systému jsou elementární funkční regiony (tzv. mikroregiony 1. stupně), vymezené podle převládajícího směru pracovní vyjížďky z jednotlivých obcí do vybraných středisek. Protože je intenzita pracovní dojížděky značně vysoká (zejména pak na nejnižší hierarchické úrovni) a převyšuje intenzitu ostatních forem prostorové mobility obyvatelstva, lze tyto (pracovní) mikroregiony považovat za vztahově relativně uzavřené a slučovat je do hierarchicky vyšších celků, „neboť obecnou zásadou regionalizace je zachování nejsilnějších vazeb“ (Hámp 2005, str. 79). Autor dále uvádí, že „přesto může docházet v individuálních případech k výrazné odlišnosti pracovní a obslužné podřízenosti nebo k nevýrazné dominanci hlavního směru pracovní vyjížďky.

V těchto sporných (oscilačních) územích je proto nezbytné zohledňovat i další dostupné informace a výsledky pracovní regionalizace odpovídajícím způsobem modifikovat“ (Hampl 2005, str. 79). V praxi tak často dochází k odlišnému vymezení administrativních celků různých měřítkových řádů oproti organickým sociogeografickým regionům (Hampl 2005). Dílčím cílem této práce je proto zjistit, do jaké míry se ve sledovaném území shoduje administrativní členění s výslednými přirozenými regiony (viz kap. 8.5).

Obrázek č. 6: Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)



Zdroj: Hampl (2005)

Vymezená oblast je ovlivňována celou řadou vnějších regionálních vazeb. Vzhledem ke své poloze v západní části pražského mezoregionu (viz obr. č. 6) má samozřejmě velmi úzké vztahy s hlavním městem, které přirozeně koncentruje množství pracovních příležitostí (podle Hampla 2005 se jich tu nachází zhruba 1,5krát více než v celém Středočeském kraji), služeb a jiných aktivit. Postavení Prahy je zde navíc umocněno velmi kvalitním dopravním spojením (např. hlavní železniční trati Praha–Beroun–Plzeň, Praha–Kladno–Lužná u Rakovníka–Chomutov, dálnice D5, rozšíření linek Pražské integrované dopravy až do Berouna), které integrační procesy ještě více zintenzivňuje. Na nižší úrovni jsou to pak vazby především na mikroregionální střediska

Beroun (viz obr. č. 6, mikr. stř. č. 76) a Rakovník (viz obr. č. 6, mikr. stř. č. 63). Jedná se o srovnatelná centra, která si přirozeně konkurují např. v oblasti nabídky pracovních příležitostí a průměrného mzdového ohodnocení. Podle Hampla (2005) si v tomto ohledu o něco lépe stojí Beroun, vykazující v obou ohledech lepší výsledky (Beroun: 35 519 prac. příl., prům. mzda 14 082 Kč; Rakovník: 22 326 prac. příl., prům. mzda 12 836 Kč). V severní části sledovaného území se navíc projevují i vazby na mikroregionální středisko Kladno (viz obr. č. 6, mikr. stř. č. 25), u kterého vychází sledované jevy ještě o něco příznivěji (prac. příl. 56 358, prům. mzda 14 102 Kč).

4 Historie vzniku a výstavby trati

4.1 Úvod

Smyslem této kapitoly je v první řadě představení trati Beroun–Rakovník. Text se bude zabývat jednak stručným popisem průběhu její výstavby, ale také hledáním faktorů, které sehrály roli při jejím vzniku a trasování. Dále budou zmíněny i některé zajímavosti z její 132leté existence. V závěru pak bude provedeno časové zařazení roku zahájení provozu dráhy v rámci návrhu periodizace revoluce v dopravě podle Hlavačky (1990).

4.2 Zdroje dat

Celá následující kapitola byla zpracována na základě autorského příspěvku Jiřího Zahradníka *Transverzální dráha Rakovník–Protivín*, vydaného v sedmém svazku ročenky *Minulostí Berounska* v roce 2004. Jedná se o text, který je zaměřen na velmi detailní popis celého průběhu výstavby námi sledované trati. Některé doplňující informace byly dále získány od pamětníků resp. příznivců této dráhy a z publikace *Dějiny dopravy v českých zemích* v období průmyslové revoluce od Milana Hlavačky.

4.3 Plánování trasy

Trat' Beroun–Rakovník byla jedním z mnoha úseků tzv. České jihozápadní dráhy, která se měla stát podle původního vládního návrhu strategickou železniční spojnici saské hranice u Žitavy (severočeské Hodkovice nad Mohelkou, tj. stanice mezi Turnovem a Libercem) a bavorskými hranicemi (u šumavského Kunžvartu, tj. stávající obec Strážný na Prachaticku) a to přes Českou Lípou, Litoměřice, Postoloprty, Rakovník, Beroun a Písek. Odtud měla být dráha podle bavorského příslibu prodloužena přes Freyung, Waldkirchen a dále údolím řeky Ilz až do Pasova. Tento velkolepý záměr nakonec zůstal pouze u realizace středního úseku dráhy ze Zdic do Protivína a následně ze Zdic přes Beroun do Rakovníka.

Trasa byla nejprve plánována z Rakovníka přes Slabce a Zbiroh do Příbrami, odkud pak měla po nynější trati pokračovat do Protivína. Měla se tedy královskému městu Beroun zcela vyhnout. Změnu trasy, a to z Rakovníka údolím Rakovnického potoka a Berounky přes Roztoky a Nižbor do Berouna, prosadila roku 1870 finančně silná akcionářská

skupina, zainteresovaná v té době na stavbě Buštěhradské dráhy z Prahy do Chomutova a její přípojce ze stanice Lužná–Lišany do Rakovníka. Při tomto rozhodování se zřejmě uplatnil i vliv majitele křivoklátského panství a rovněž jednoho z akcionářů Buštěhradské dráhy Maxe Egona z Fürstenbergu, který vlastnil významné železářské podniky v Roztokách, Nižboru a Hýskově (viz kap. 5.1.3).

Podle pamětí pozdějšího fürstenberského archiváře R. Maxera se také zvažovalo vést trasu přes Nový Jáchymov. Od této varianty však bylo záhy upuštěno, což mělo negativní dopad na již tak skomírající tamější železářny (viz kap. 5.1.3).

Protože již v roce 1869 vydalo Ministerstvo obchodu, živnosti a veřejné stavby souhlas k přípravným pracím, mohl ing. Jan Muzika (viz příloha č. 1), zkušený odborník v oboru železničního stavitelství, v předstihu trasovat a projektovat střední úsek České jihozápadní dráhy z Rakovníka do Protivína. Vídeňské ministerstvo obchodu dále stanovilo, že při rozhodování o pořadí staveb musí být upřednostněny traťové úseky procházející oblastmi těžce poškozenými katastrofální povodní v květnu roku 1872. Protože k těmto úsekům patřila i oblast mezi Rakovníkem a Příbramí, byla připravovaná stavba označována jako „nouzová“.

Stavební povolení bylo vydáno 13. 6. 1874 a termín ukončení stavby byl stanoven na 25. 12. 1876. Řízením stavebních prací byla ministerstvem obchodu pověřena vídeňská stavební firma zastoupená c. k. stavebním radou Karl von Schwarzem, která ji však brzy převedla na stavební firmu „J. Muzika a spol.“. Dozorem nad stavbou byl pověřen c. k. inspektor ing. K. Hermann. Dodávky kolejnic, pražců a provozních prostředků (lokomotiv, vagonů aj.) zajišťoval sám stát prostřednictvím c. k. železničního stavebního inspektorátu v Praze.

4.4 Příprava stavby

Za oficiální konec projektové přípravy lze považovat 11. 5. 1873, kdy byla schválena trasa dráhy. Mezi Rakovníkem a Protivínem byly navrženy železniční stanice Křivoklát² (dnes Roztoky u Křivokláta), Nová Huť pod Nižborem (dnes Nižbor), Stará

² Přejmenování všech tří železničních stanic bylo uskutečněno v roce 1946.

Huť nad Beroučkou (dnes Hýskov), Lochovice, Jince, Příbram, Milín, Březnice, Mirovice, Čimelice, Vráž u Písku, Čížová, Písek a Putim.

Vyměřování stavby mezi Rakovníkem a Berounem bylo již od počátku poznamenáno nepříznivými okolnostmi, které zapříčinily změny v trasovacích plánech na některých úsecích. Bylo např. nutné dodatečně měnit trasu na několika místech mezi Rakovníkem a Městečkem kvůli potížím s výkupem pozemků.

V počátku trasování bylo zvažováno převést dráhu na levý břeh Rakovnického potoka již za Městečkem v místě zvaném Pod kuchyněmi. Zde měla být původně zřízena stanice Křivoklát, proražen tunel pod hradem a po úpatí strmých strání Sokolí a Baby dráha přivedena po levém břehu Beroučky až k Častonicím. Teprve zde měla dráha překročit řeku a pokračovat po pravém břehu do Zbečna. K této trase měli ale zásadní námítky zástupci křivoklátského panství, jednak s ohledem na zachování krajinného rázu v bezprostřední blízkosti hradu, jednak pro požadované vlečkové napojení významné fürstenberské válcovny Maria–Anenské huti, umístěné na pravém břehu řeky v Roztokách. Výsledkem složitých jednání bylo přepracování původního, výhodnějšího trasování. Změna si vyžádala proražení tří tunelů, přemostění Beroučky v Roztokách a vybudování stanice „Křivoklát“ v Roztokách.

4.5 Realizace stavby

Úsek trati mezi Berounem a Rakovníkem byl projekčně i stavebně velmi náročný. Časté meandry Rakovnického potoka a Beroučky nedovolovaly napřímění trasy. Mezi Rakovníkem a Berounem bylo navíc nutné tyto toky v sedmi případech přemostit a prorazit celkem pět tunelů³ ve tvrdém dioritu nebo spilitových lávách. Výstavba této části trati tak byla poznamenána řadou tragických událostí. Jednalo se především o sesuvy skalnatého nadloží při ražení tunelů⁴ nebo výbuchy dynamitových patrol v důsledku jejich nevhodného skladování či porušení předpisů⁵. Díky narušení skal mezi stanicemi Zbečno a Roztoky u Křivokláta během odstřelu při vlastní výstavbě došlo navíc v průběhu první světové války k sesuvu jedné z nich na trať, což způsobilo vykoľejení vlaku a jeho pád

³ místní názvy tunelů směrem od Rakovníka: Chlumský, Pod basou, Pod královskou pěšinou, Podbudský, Stříbrný

⁴ při jednom takovém sesuvu v prostředním křivoklátském tunelu Pod královskou pěšinou (délka 194 m) zahynulo celkem 10 dělníků

⁵ např. nahřívání dynamitových patron nad ohněm v zimním období nebo jejich skladování nad kuchyňskými kamny

do řeky Berounky (viz příloha č. 2). Tato železniční nehoda si vyžádala mnoho obětí mezi cestujícími i lokomotivní četou.

V první části trati mezi Rakovníkem a Roztoky musí dráha celkem čtyřikrát překonat Rakovnický potok. Nachází se zde dále 4 tunely, z nichž nejdelší (dlouhý 235 m, poloměr oblouku 275 m) byl ražen pod Budským vrchem, po jehož úpatí vede silnice z Křivokláta do Roztok. Technicky velmi obtížnou překážkou byl přechod dráhy přes řeku Berounku v Roztokách (viz příloha č. 3). Překlenutí řeky bylo uskutečněno železným mostem (délka 150 m, šířka 5 m, poloměr oblouku 275 m) s příhradovou konstrukcí o čtyřech polích s dolní mostovkou. V počátku trasování dráhy se zvažovalo i proražení tunelu ve skalním masivu Lipového vrchu u Častonic s vyústěním před Račicemi. Tunel by sice zkrátil trať o 7 km, dráha by se však vyhnula Zbečnu a vzrostly by i celkové náklady na stavbu. Obtíže při stavbě nastaly dále v úseku mezi Zbečnem a Račicemi, neboť bylo nutné vybudovat důkladné a nákladné opěrné zdi v místech zvaných Nárty a Mýto. Komplikovanou se stala i část trati mezi Žloutkovicemi a Hýskovem. Trasu nebylo možné vytyčit po pravobřežní straně Berounky kvůli nedostatečnému prostoru mezi řekou a úpatím vrchu Čerchova a přilehlých srázů, kudy vedla i pobřežní stezka z Nižbora do Žloutkovic. Proto se ing. Muzika rozhodl pro výstavbu mostu (délka 125,4 m, předpolí mostu dlouhé 35 m) ve Žloutkovicích (viz příloha č. 4). Přípravné práce proběhly za tuhé zimy v období 1873–1874, což usnadnilo přepravu materiálu po ledě z pravého na nepřístupný levý břeh. Pokračování dráhy ze Žloutkovic do Hýskova bylo rovněž stavebně náročné díky strmé skalní stěně zvané Šnárova hora, spadající přímo do Berounky. Odlámání skal bylo zahájeno na konci roku 1873 a pracovali na něm jednak horníci uvolnění fürstenberským horním úřadem z novojáchymovských rudných dolů, jednak nezaměstnaní dělníci ze zrušených provozů novohuťských železáren. V některých místech musely být skály rozrušovány dynamitem. Poslední úsek mezi Hýskovem a Berounem byl už stavebně méně náročný. Jeho jedinou překážkou bylo přemostění řeky v Berouně (viz příloha č. 5). Stavba železničního mostu (délka 212 m, šířka 2,2 m), nejdelšího na celé Rakovnicko–protivínské dráze, z místní čtvrti Závodí do berounského nádraží proběhla v letech 1873–1874. Celý úsek dráhy Beroun–Rakovník byl zprovozněn podle plánu v roce 1876.

4.6 Nerealizované dodatečné přeložení trati

Zajímavostí v historii trati bylo i její zamýšlené přeložení, ke kterému mělo podle slov tehdejšího starosty obcí Zbečna a Račic pana Karla Potůčka dojít v 2. pol. 80. let 20. stol. v souvislosti s plánovanou stavbou dvou přehrad na řece Berounce z důvodu zajištění její splavnosti. Hlavní přehrada měla být v místech, kde se nachází legendární hostinec U Rozvědčíka, nedaleko Proškova přívozu proslaveného Ottou Pavlem. Druhá, vyrovnávací přehrada, na které měla být navíc vybudována i vodní elektrárna, měla stát v Račicích. Tím by došlo k zaplavení Zbečna a části Račic. Nový úsek trati měl být veden z Roztok přes Nový Jáchymov, Otročiněves a Hudlice do Berouna. Ačkoli již bylo zahájeno vytyčování této trasy a byly provedeny sondážní vrty pro potřeby přehrady, nakonec z tohoto plánu sešlo díky značnému odporu obcí i ochránců přírody.

4.7 Závěr

Trat' Beroun–Rakovník byla podle periodizace Hlavačky (1990) dokončena již těsně po období rozmachu a dovršení revoluce v dopravě, které je datováno od poloviny 60. let 19. stol. do poloviny 70. let 19. stol. (1873/74). Tehdy „nastalo období výstavby místních, spojovacích a závodních drah, tedy železnic podnícených spíše lokálními ekonomickými zájmy“ (Hlavačka 1990, str. 112). Jak píše Hlavačka (1990) dále, proběhla koncem 60. let a počátkem 70. let 19. stol. hluboká přeměna palivoenergetické základny na fosilní palivo, které se záhy stalo hlavním tepelným zdrojem železárenských hutí. „Počátkem 70. let začalo kladenskému uhlí konkurovat také uhlí z rakovnického revíru, který byl doposud udržován Spolkem pro prodej uhlí v izolaci. Těžba rakovnického revíru stoupla od konce 50. let do počátku 70. let více než čtyřikrát“ (Hlavačka 1990, str. 116). Tehdejší majitelé fürstenberských železářských hutí na křivoklátském panství si proto prosadili trasování trati právě z důvodu zásobování jejich závodů uhlím z rakovnického revíru. Autor dále konstatuje, že přílivem levnějšího uhlí z Ostravska se během hospodářské krize v polovině 70. let 19. stol. podařilo definitivně rozbít dosavadní monopol kladenského těžarstva ve středočeské průmyslové oblasti. „Politika izolace rakovnický dolů byla v období vypjaté konjunktury ... zaměněna ze strany Buštěhradské dráhy snahou získat i zde pozice dříve než jiný konkurenční podnik. Po otevření železnice vedoucí z Rakovníka do Berouna a ze Zdic do Protivína v roce 1875/76 získaly rakovnické kamenouhelné doly solidní odbytovou základnu i na jihu Čech“ (Hlavačka 1990, str. 116).

5 Vliv železnice na socioekonomickou charakteristiku území

Tato kapitola si klade za cíl jednak celkově představit sledované území na základě socioekonomické charakteristiky, jednak postihnout její změny, které mohly být ovlivněny zavedením trati Beroun–Rakovník. Konkrétně bude sledován její význam pro průmyslový rozvoj oblasti a vliv na vývoj počtu obyvatel a jeho rozmístění. Na závěr budou posouzeny přírodní a kulturněhistorické předpoklady řešeného území pro rozvoj cestovního ruchu a ověřeno využití oblasti pro rekreaci na základě množství objektů druhého bydlení.

5.1 Průmysl

5.1.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Vztah železnice a průmyslu byl v minulosti velmi úzký, neboť převratné změny v dopravě byly nedílnou součástí průmyslové revoluce. Parní stroje zajišťovaly rychlou, spolehlivou a relativně levnou přepravu velkého množství surovin, zboží i pracovní síly na značné vzdálenosti, zpřístupnily do té doby periferní oblasti a pomáhaly tak rozvoji průmyslu a obchodu. Rozmach průmyslové výroby pak zpětně umožňoval technické zdokonalování dopravního systému. Rozšíření trhu však s sebou přinášelo i riziko zvýšené konkurence, které mohlo vést až k zániku mnoha podniků nebo jejich přesunu do lépe přístupných jádrových oblastí. Tím docházelo k růstu polarizace prostoru.

V následujícím textu dojde nejprve k celkovému posouzení předpokladů území pro možný rozvoj a přiblížení jeho průmyslové tradice. Podrobněji bude rozebrána zejména průmyslová výroba a její vývoj v jádrech této oblasti: Berouně a Rakovníku. Na závěr budou pro potřeby kap. 6.7 stručně charakterizovány podniky, které se účastnily dotazníkového šetření. Bude zjišťováno především období zahájení výroby v místě lokalizace sídel dnešních firem a zaměření jejich současné výroby.

Hlavním cílem této kapitoly je zodpovědět následující otázky: Měla trať Beroun–Rakovník v minulosti vliv na rozvoj průmyslové výroby v mikroregionu? Byl tento vliv spíše pozitivní (došlo ke koncentraci ekonomických aktivit a obyvatelstva v blízkosti trati) či negativní (dráha umožnila jejich odliv do center vyššího významu)? Nebo si naopak lokalizace místního průmyslu vynutila její trasování touto oblastí?

5.1.2 Zdroje dat

V kap. 5.1.3 a 5.1.4 zachycujících **průmyslovou tradici mikroregionu a jeho dvou center Berouna a Rakovníku** bylo pracováno především s regionálními publikacemi *Historie a současnost podnikání na Berounsku a Hořovicku* a *Historie a současnost podnikání na Rakovnicku, Kralovicku a Manětínsku*, které sledovanou problematiku zpracovávají velmi podrobně. Detailní poznatky o železářské výrobě jednotlivých podniků poskytl dále příspěvek Gustava Hofmanna *Staré železářství na Podbrdsku*. Stručný historický vývoj průmyslové výroby zachytil také Karel Kuča ve své encyklopedii *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Některé poznatky byly čerpány i z internetových stránek obou měst.

Protože cílem této práce není detailní analýza průmyslu mikroregionu, byly v kap. 5.1.5 záměrně charakterizovány pouze ty podniky, které se zúčastnily dotazníkové šetření a jejichž výběr je vysvětlen v kap. 6.7. Zdrojem informací byly především jejich webové stránky, v některých případech doplněné o informace z výše uvedených publikací.

5.1.3 Tradice průmyslu ve sledovaném území

Jedním z nejstarších oborů, který na několik staletí výrazně ovlivnil podnikání na Berounsku, bylo **železářství**. Toto území má pro něj totiž ty nejlepší předpoklady, neboť se zde nachází jak bohatá ložiska železných rud (např. největší železnorudné ložisko Českého masivu na Krušné hoře u Nového Jáchymova, kde se až do roku 1945 nacházel také největší důl v českých zemích), tak značné zásoby dřeva v křivoklátských lesích, které tvořily až do 19. stol. v hutích hlavní tepelný zdroj.

Archeologické nálezy dokládají, že se zde železo zpracovávalo dokonce již v pravěku. V železnorudném dole na Krušné hoře s největší pravděpodobností „těžili již Keltové rudu, kterou zpracovávaly na svých hradištích, zejména ve Stradonicích“ (Garkisch a kol. 2006, str. 88), jednom z nejvýznamnějších keltských středisek (tzv. oppid). Na jejich těžební činnost pak o několik století později navázali i Slované.

První písemná zmínka o železářských hutích v mikroregionu pochází již ze 14. stol. a dokládá existenci v rámci námi sledovaného území první železné huti (tzv. Staré huti, viz příloha č. 6) v dnešním Hýskově. Jejím majitelem byl v oblasti železářství významný rod Ottů z Losu, který si v roce 1512 nechal postavit ještě jednu železnou huť (tzv. Novou huť, viz příloha č. 7) pod hradem Nižborem (Hofmann 1981). V této době se na území mikroregionu nacházely ještě dvě menší hutě Městečko a Slaměná huť.

Se stále se zvyšující poptávkou po železe především v souvislosti s třicetiletou válkou (1618–1648) a jejími důsledky a neustále rostoucí cenou nedostatkového dřeva, které bylo nutné dovážet ze vzdálenějších oblastí formanskými povozy (zdejší lesy byly již počátkem 16. stol. značně zpustošené nadměrnou těžbou především v okolí Nižboru a Berouna) se začaly v oboru železářství hledat a zavádět nové postupy a technické novinky. Jednou z nich bylo i objevení nového, kvalitnějšího paliva v podobě kamenného uhlí. Tato novinka však brzy zapříčinilo postupné zavírání hutí s dřevouhelnými vysokými pecemi, které nemohly modernějším podnikům konkurovat. Udržet se mohly pouze ty, které byly buď spojeny železnicí s uhelnými doly, nebo jejichž majitelé byli vlastníci velkých panství a měli prostředky na jejich rozsáhlou modernizaci (Garkisch a kol. 2006).

Novodobá historie zdejšího železářství se začala psát s příchodem Fürstenberků na křivoklátské panství (v roce 1731), kteří do železáren vkládali velké podnikatelské naděje. Aby byl zaručen neustálý přísun rudy, zajistili si v roce 1800 práva na krušnohorské doly a v 1. pol. 19. stol. začali bohatá ložiska rudy zpřístupňovat dalšími novými štolami. V roce 1811 byly v jejich blízkosti založeny novojáchymovské železářny (viz příloha č. 8) a o šest let později zde bylo navíc vybudováno nákladem 1 600 000 zlatých unikátní hutní zařízení. Jednalo se o vysokopecní dvojčata, pojmenovaná po tehdejších majiteli fürstenberského panství a jeho manželce – Karel a Amálie (odtud také pochází názvy částí obcí – Karlova Ves, Karlov, Amalín). „Přestože podnik nesplnil předpoklady, patřil mezi nejvýznamnější hutě v habsburské monarchii a ještě ve 40. letech 19. stol. měl větší produkci než kladenské železářny“ (Garkisch a kol. 2006, str. 34). Fürstenberkové nechali v roce 1826 dále vystavět v Roztokách jeden z nejmodernějších závodů na zkujňování surového železa huť Marie–Anna, kde od roku 1865 fungovala válcovna plechu a drátu (Kuča 1998, viz příloha č. 9). V roce 1845 došlo ještě k rozšíření a modernizaci Staré huti (např. vybudování válcovny), která se tím zařadila mezi nejmodernější zařízení v celé monarchii. Vzhledem ke stále dražší formanské přepravě uhlí, potřebného k provozu, katastrofální povodni v roce 1872 a také odbytové krizi se však začalo uvažovat o jejím zavření. Před tím ji nakonec zachránilo vybudování Rakovnicko–Protivínské dráhy, které dokázalo zajistit další rozvoj závodu. Také Nová huť prošla po polovině 19. stol. rozsáhlou modernizací. Její osud však zpečetila zmiňovaná povodeň, která závod natolik poničila, že v roce 1875 definitivně skončil svou činnost a byly kompletně zbořeny i jeho budovy (Garkisch a kol. 2006).

Z Anglie přicházející závratné změny v technologii stavěly fürstenberské železářny do velice obtížné role a ztěžovaly jejich konkurenceschopnost. Ani značné investice

do modernizace celého komplexu nakonec nedokázaly zastavit jeho postupný krach, a tak musely být v roce 1879 všechny fürstenberské železářny včetně dolů na Krušné hoře odprodány vídeňské Úvěrní bance, která je v roce 1880 „postoupila nově ustavené České montánní společnosti. Ta se roku 1904 spojila s Pražskou železářskou společností, která v železárnách hospodařila až do znárodnění roku 1945“ (Hofmann 1981, str. 223). Jak se později ukázalo, ukončení výrobní činnosti fürstenberských závodů nakonec nezabránila ani změna majitelů. Jako první byl již v roce 1903 zrušen provoz roztockých železáren, jejichž zbytky se u řeky dochovaly dodnes. Dále byl v roce 1934 po více než půl století existence zavřen vlivem hospodářské krize provoz ve starohuťských železárnách, jejichž areál později využila berounská stavební firma Jelínek. Roku 1915 nechala Pražská železářská společnost postavit téměř 7 km dlouhou rudnou lanovku z krušnohorského dolu do královských železáren. Důl fungoval se dvěma přestávkami (1921–1923 vlivem poválečné krize, 1932–1936 vlivem světové hospodářské krize) až do roku 1967 a v období své konjunktury zaměstnával až 616 lidí (Garkisch a kol. 2006).

Kromě železné rudy se ve sledovaném území (především pak v jeho rakovnické části) těžily i jiné nerosty⁶. Zdaleka největší význam však měla **těžba uhlí**, jejíž kořeny lze hledat již u Keltů. „Od 18. stol., ale především v 19. stol. rostly doly na Rakovnicku jako houby po dešti“ (Blažková 2005, str. 34). Ve sledovaném území se nacházely např. v Rakovníku, Branově, Městečku, Nezabudicích, Velké Bukové a Novosedlech. Řada z nich jich však nakonec zkrachovala, byla zatopena vodou nebo zasypána (Blažková 2005).

Dalším odvětvím, které využívalo bohatství křivoklátských resp. brdských lesů a nakrátko místní oblast proslavilo, bylo **sklářství**. Roku 1600 založil sklářskou huť u Broum Kryštof Schürer, pocházející z významného sklářského rodu ze severu Čech. Přesto, že si v podnikání vedl velmi dobře a mezi jeho odběrateli byl i císařský dvůr, třicetiletá válka nakonec zapříčinila jeho krach. (Garkisch a kol. 2006).

Na přerušenou tradici sklářství pak ve 20. stol. úspěšně navázala sklárna v Nižboru (viz příloha č. 10, 11), založená známým sklářským podnikatelem Antonínem Rücklem, který v roce 1901 uzavřel „smlouvu s Maxem knížetem Fürstenbergem o prodeji pozemku v Nové Huti (Nižboru) za účelem vystavění nové sklárny“ (Garkisch a kol. 2006, str. 111).

⁶ např. pyrit u Skřivaně, vápenatá břidlice nedaleko Hracholusk, tuha u Městečka, olovo u Častonice aj.

Důvodem výběru Nižbora pro něj bylo „dobré železniční spojení a dostatek dřeva i uhlí v křivoklátských lesích. Sklárna se dynamicky rozvíjela a přispěla jako jiné velké podniky na Berounsku k podstatnému stavebnímu rozvoji Nižbora (dělnické kolonie)“ (Garkisch a kol. 2006, str. 111).

V mikoregionu se ve větší míře uplatnilo také **pivovarnictví**, které je písemně doloženo již v 15. stol. „Mezi nejstarší panské pivovary patřil pivovar v Nižboře, který založil okolo roku 1538 Jan Otta z Losu u tamního poplužního dvora. Mezi odběrateli jeho piva patřilo osazenstvo nižborské železné hutě“ (Garkisch a kol. 2006, str. 48).

5.1.4 Tradice průmyslu ve městech Beroun a Rakovník

Beroun byl již „ve středověku významná stanice tranzitního obchodu a středisko výroby, zvláště železářské a hrnčířské“ (Kuča 1996, str. 102). Od vlády Karla IV. prožívaly v tehdejší královské městě kromě hrnčířů (město Beroun pokračuje v této tradici od roku 1997 pořádáním hrnčířských trhů) rozkvět i další řemesla – např. soukeníci, punčocháři, sladovníci, vinaři nebo pivovarníci (www.mesto-beroun.cz). V městských knihách je v roce 1520 zapsáno celkem 17 pivovarů a 21 sladoven. V okolí města se navíc natolik rozšířila plocha chmelnic, že pak bylo možné chmel i prodávat (Garkisch 2006).

Na konci 19. stol. se zde začal rozvíjet typický průmysl – železářství, cementářství a vápenictví (www.mesto-beroun.cz). Jak uvádí Kuča (1996), nacházely se zde ve 20. letech 20. stol. 2 hospodářská a 2 stavební družstva, cukrovar, státní pivovar, továrna azbestové břidlice, velká cementárna, 2 cihelny, vápenka, železárna, továrna hospodářských strojů a pekařských strojů, továrna těstovin, válcový mlýn, 2 pekárny, tkalcovna bavlny, 2 parní pily, 2 mlýny, elektrárna a vodárna. V 80. letech, kdy měla tzv. berousko-královodvorská aglomerace význam jako středisko osídlení obvodního významu, se zde nacházel průmysl energetický, metalurgický (Královodvorské železářny), strojírenský (výroba dopravních prostředků, Frigera – chladírenská zařízení), stavební (CEVA), textilní (Tiba), polygrafický a potravinářský, dále pak JZD včetně jeho přidružených výrob.

V současné době je Beroun centrem lehkého a středního průmyslu. Svou průmyslovou zónu začal budovat již na počátku 90. let 20. stol. a zdejší podniky Cembrit CZ, a. s. (výrobce střešní krytiny), Carrier Refrigeration Operation Czech Republic, s. r. o. (výrobce chladírenské techniky), PAI, s. r. o. (výrobce automobilových součástek) patří

společně s akciovou společností Českomoravský cement mezi nejvýznamnější zaměstnavatele ve městě (www.mesto-beroun.cz).

Rakovník je „od středověku proslulé středisko vaření piva a s tím spojeného pěstování chmele a ječmene“ (Kuča 2004, str. 307). Věhlas si místní pivo získalo nejen v širokém okolí, ale dokonce až u samých hranic českého království (www.mesto-rakovnik.cz). Jak dále uvádí Kuča (2004), v 15. stol. zde výroba probíhala v 8 až 10 městských pivovarech a v dalších početných domácích provozech. V roce 1564 činil příjem z piva dokonce až polovinu všech příjmů města (Kuča 2004). „Dalším důležitým zdrojem příjmů byla soustava 10 rybníků na Rakovnickém potoce a jeho přítocích. Ve městě byla rozvinutá řemeslnická výroba“ (Kuča 2004, str. 307). Éra rozvoje města byla ukončena vypuknutím třicetileté války, díky které byl Rakovník několikrát vyplněn a téměř vylidněn. Město navíc ve 2. pol. 17. stol. postihl mor a ničivá povodeň.

„Od roku 1828 vznikaly na Rakovnicku a od roku 1840 i v nejbližším okolí města malé uhelné doly, na něž navázala těžba keramických jílu a keramická výroba. Již v průběhu 19. stol. však doly neobstály v konkurenci kladenského uhlí a akciová Rakovnická horní společnosti Moravie zanikla. V 19. stol. zanikla i papírna, Maxova huť na litinu a cukrovar“ (Kuča, 2004, str. 307). Pozvolný rozvoj města byl přerušen přeložením sídla Rakovnického kraje do Slaného. Městu se navíc vyhnula i dráha z Prahy do Karlových Varů a Chebu, která jím původně měla procházet (www.mesto-rakovnik.cz).

V roce 1865 získal Rakovník statut okresního města a byl tím odstartován i jeho příznivější vývoj. „Roku 1875 byla založena Ottova mydlárna na výrobu pracích a čistících prostředků a kosmetiky. Roku 1883 byla v prostoru zrušených dolů Moravie vybudována továrna na výrobu ohnivzdorného šamotu, který se získával vypálením lupku těženého v dole Rako a u Nového Strašecí“ (Kuča, 2004, str. 307). Velký rozvoj průmyslu zaznamenalo město koncem 19. stol. díky dodatečnému vzniku železničního uzlu, který připojil Rakovník na Lužnou, a tím i na trať Praha–Cheb. Ve městě se začalo s rozsáhlou zástavbou, podpořenou vysoušením rybníků a narovnáním resp. posunutím koryta Rakovnického potoka dále od centra města po katastrofální povodni v roce 1872 (www.mesto-rakovnik.cz).

Podle Kuči (2004) se v Rakovníku ve 20. letech 20. stol. nacházel pivovar a sladovna, družstevní lihovar, továrna šamotového zboží Moravia, slévárna, továrna na chmelové sušírny, cementové zboží, parostrojní cihelna, 5 cihelen, parostrojní mlýn, plynárna, parostrojní pily, kamnářství a Chmelová akciová společnost (Kuča, 2004). „Roku

1922 byla založena továrna na jízdní kola Stadion, která se později značně rozrostla a vyráběla mopedy a posléze topení pro osobní automobily (jako závod národního podniku Autobrzdý). Ve 2. pol. 20. stol. byly rozšířeny provozy Továren obráběcích strojů a Rakony, nově byla postavena plynárna, provoz Československé automobilové dopravy“ (Kuča, 2004, str. 307). V 80. letech 20. stol. byl Rakovník střediskem osídlení obvodního významu a centrem průmyslu paliv (plynárna), energetického, chemického (Rakona), strojírenského (Továrna obráběcích strojů, Autobrzdý), stavebního (Rakovnické keramické závody), polygrafického, potravinářského (pivovar, pekárny) a dalšího místního průmyslu, společného zemědělského podniku a chmelařství (Kuča, 2004).

Dnes mezi největší firmy v Rakovníku patří Lasselsberger, a. s. (obkladové materiály, dříve Rako) a Procter&Gamble – Rakona (výroba pracích prášků a čistících prostředků).

5.1.5 Charakteristika vybraných průmyslových podniků

BEROUN

• **Carrier Refrigeration Operation Czech Republic, s. r. o.**

V místě sídla dnešní společnosti zahájila v roce 1925 firma Isoterma výrobu tepelných izolací. V průběhu dalších let se zde měnili majitelé a proměnil se i výrobní sortiment. Za počátek novodobé historie berounského závodu lze považovat vlastnický vstup německého koncernu Linde AG v roce 1992, který znamenal významnou modernizaci závodu a roku 1993 vznik Linde Frigera, s. r. o. Roku 2004 se Linde Frigera stala součástí amerického koncernu Carrier Corporation a v roce 2007 došlo ke změně názvu společnosti na Carrier Refrigeration Operation Czech Republic, s. r. o. V současné době produkuje tento závod chladicí a mrazicí nábytek Modular Line (www.carrier-ref.cz).

• **Cembrit CZ, a. s. – závod Beroun**

Cembrit CZ je největší výrobce vláknocementové střešní krytiny ve střední Evropě. Jeho výrobní závod v Berouně od roku 1992 spolupracoval se skupinou Dansk Eternit (dnes je již její součástí) a za pomoci dánského know-how zavedl nové technologie pro výrobu bezazbestových krytin, zajišťující špičkovou kvalitu, ekologičnost a zdravotní nezávadnost výrobků. Firma v současné době vyrábí maloplošné krytiny a širokou škálu dalších střešních doplňků, dodává na český trh

velkoplošné fasádní desky, vyráběné v sesterských společnostech v Dánsku a Finsku, a poskytuje zákazníkům široké služby od technického poradenství až po pomoc s výběrem kvalifikované pokrývačské firmy. Polovinu své produkce dodává na český trh, druhou polovinu exportuje do mnoha zemí Evropy (např. Francie, Velká Británie, Holandsko, Dánsko aj. ; www.cembr.it.cz).

RAKOVNÍK

- **Lasselsberger, a. s.** (dříve Rako)

Výroba keramiky RAKO byla v Rakovníku zahájena již v roce 1883 a její sortiment se neustál rozšiřoval. Akciová společnost RAKO se v roce 2002 stala součástí společnosti Lasselsberger, a. s. a v současnosti se řadí mezi největší evropské a tuzemské výrobce keramických obkládových materiálů (www.rako.cz).

- **Procter&Gamble – Rakona, s. r. o.**

První základy budoucího podniku Rakona byly položeny už v roce 1875, kdy pan František Otta začal v domě na rakovnickém náměstí vyrábět mýdlo. V roce 1946 byl závod zestátněn a pojmenován názvem Rakona. Významným předělem bylo pro firmu zahájení výroby pracích prášků a tekutých detergentů. Dnešní výrobní program Rakony se specializuje nejenom na prací prášky (např. Ariel, Tide, Bonux, Alfa a Vizir), ale také na prostředky na mytí nádobí (např. Jar a Fairy), čisticí prostředky (např. Mr. Proper), aviváže (např. Lenor), deodoranty a antiperspiranty (např. Old Spice a Secret).

V září roku 1991 odkoupila Rakonu od Fondu národního majetku společnost Procter&Gamble. Významnými investicemi do modernizace závodu se Rakona stala jednak jedním z největších zaměstnavatelů v rakovnickém okrese, jednak se zařadila mezi největší továrny Procter&Gamble v Evropě, ale také mezi nejvýznamnější exportéry ČR (více než 85 % své produkce vyváží do více než třiceti evropských zemí). Společnost Procter&Gamble má dále také velký význam pro rozvoj místní oblasti díky finanční podpoře městu Rakovník a řady regionálních neziskových organizací z oblasti školství, zdravotnictví, ekologie a kultury (www.procter-gamble.cz).

- **Zemědělské zásobování a nákup Rakovník, a. s.** (dále jen ZZN Rakovník)

ZZN Rakovník se zaměřuje na obchod s rostlinnými výrobky, distribuci pesticidů a hnojiv, výkrm brojlerů, prodej hospodářských potřeb, pohonných hmot a topných olejů, laboratorní činnost, agroporadenství a řadu dalších služeb (www.zznrakovik.cz). V místě

dnešního působiště se společnost nachází od 60. let 20. století, kde navázala na předchozí hospodářskou činnost (lihovar).

HÝSKOV

• Savas, s. r. o. – závod Prefa Hýskov

Společnost Savas patří k předním českým producentům výrobků z betonu a má v současné době pět výrobních závodů: Městec Králové, Hýskov, Rožďalovice, Velim a Chrástava. Prefa Hýskov se specializuje na výrobu stropních panelů, střešních desek, atypických schodišťových ramen, balkónů, trámů a sloupů, silničních panelů, studničních skruží, dlaždic, betonových směsí a dalších betonových výrobků (www.savas.cz).

NIŽBOR

• Rückl crystal, a. s. – sklárna Nižbor

Rückl crystal navazuje na bohatou, dnes již třísetletou tradici rodové sklářské dynastie Rücklů, která přišla do českých zemí na přelomu 17. a 18. stol. pravděpodobně z území dnešního Švýcarska. Sklármu v Nižboru založil Antonín Rückl roku 1903. V meziválečném období produkovaly závody prakticky veškerý sortiment užitkového a dekorativního. „Na celkovém odbytu se podílel vývoz do většiny zemí Evropy, ale např. i do Orientu. Firma také zřídila stálá obchodní zastoupení v Londýně, Paříži, Kodani, Hamburku a v Istanbulu“ (Garkisch 2006, str. 112). Po skončení druhé světové války byl podnik znárodněn a začleněn do nově založeného národního podniku Český křišťál se sídlem v Českých Budějovicích. Kvalita zpracování i náročnost sortimentu řadily tehdy nižborskou sklárnu a její provozy mezi špičkové sklárny vyrábějící v tehdejší ČSSR výrobky z olovnatého křišťálu. Majitelem sklárny v Nižboru se 1. června 1992 na základě vítězného privatizačního projektu a následného odkoupení závodu od Fondu národního majetku stal přímý potomek sklářského rodu ing. Jiří Rückl a založil firmu Antonín Rückl a synové s. r. o., sklárna Nižbor, která byla v roce 1998 přetransformována do akciové společnosti Rückl crystal, a. s. Díky vysoké kvalitě zboží i služeb je firma vybírána pro výrobu a dodávky oficiálních státních darů. Společnost dále ve svém areálu vybudovala vlastní prodejnu skla s možností občerstvení pro návštěvníky. Ve spolupráci s cestovními kancelářemi jsou pro jejich klienty pořádány prohlídky sklárny s odborným výkladem (www.ruckl.cz).

ZBEČNO

• **Kámen Zbraslav, s. r. o. – Kamenolom Sýkořice**

Lom Sýkořice byl založen již v roce 1939 na levém břehu řeky Berounky. Těžba spilitu a jeho následné zpracování probíhalo nejprve ručním způsobem, v roce 1953 zde byla vybudována strojní linka s třídiřnou a možností nakládky drtí na vagóny i auta. Získaný materiál se dnes používá zejména do betonových směsí. Novodobá historie se datuje od roku 1995, kdy se v rámci privatizace stala majitelem lomu firma KÁMEN Zbraslav. Vzhledem k tomu, že lom je situován v CHKO Křivoklátsko, je zde kladen velký důraz na ochranu životního prostředí (www.kamen-zb.cz).

ROZTOKY

• **Permon, s. r. o.**

Základy průmyslové výroby na břehu řeky Berounky položil již počátkem 19. stol. kníže Karel Egon II. von Fürstenberk (viz kap. 5.1.3), který nechal v Roztokách postavit v roce 1826 huť Marie–Anna na zkujňování surového železa a později válcovnu plechu. Díky rychlému vývoji technologií se však závod stal koncem 19. stol. nekonkurenceschopný a byl společně s ostatními fürstenberskými železárenskými podniky odprodán. Ani dílčí modernizace nakonec roztocké železářny nezachránila, a tak 30. března 1903 nový vlastník výrobu zastavil. Roku 1905 koupila celý roztocký komplex semilská firma Stein, která začala předělávat roztocký závod na textilku a přádelnu (rok 1907), o rok později zde byla zřízena i barvírna. Továrník Stein do svého podniku, kde se od roku 1908 pracovalo již na dvousměnný provoz, přijal 700 zaměstnanců ze širokého okolí Roztok. Výhodou závodu byla především levná vodní energie z Berounky. 11. ledna 1940 zkonfiskovali němečtí nacisté podnik jakožto židovský majetek a v průběhu války jej pak různým způsobem zapojovali do válečné výroby (např. výroba přídavných nádrží pro letadla Focke–Wulf 160 či vrtulových hlav pro letadla Messerschmidt 109). Po druhé světové válce vyvstala otázka, jakému oboru dát v roztockém podniku přednost. Nakonec došlo k obnově strojírenství. V 80. letech 20. stol. byl závod přesun do nově postaveného areálu, který se však již nachází mimo dosah železnice. Ačkoli je dnes Permon, s. r. o. stále majitelem původních prostor, již jich nevyužívá. V současné době se podnik specializuje především na výrobu pneumatického nářadí (<http://permon.cz>).

• **Lesy Tábor, a. s. – Polesí Křivoklát**

Akciová společnost Lesy Tábor byla založena Fondem národního majetku ČR v roce 1992. Předmětem jejího podnikání je organizační zajištění a provádění všech lesnických činností včetně odborné správy lesa, nákupu dřeva a jeho dalšího zpracování, pěstování a dodávky sazenic pro zalesňování a ozeleňování, opravy strojů a motorových pil, silniční nákladní doprava a zemní práce (www.lesytabor.cz).

5.1.6 Závěr

Bylo prokázáno, že oblast měla v minulosti vynikající předpoklady pro rozvoj průmyslu. Nacházela se zde jednak významná ložiska nerostných surovin (především železné rudy na Berounsku a uhlí na Rakovnicku), dále také značná zásoba dřeva (které se využívalo až do zhruba poloviny 19. stol. jako hlavní tepelný zdroj v hutích i domácnostech) v křivoklátských lesích, ale také levná vodní energie z řeky Berounky a Rakovnického potoka. Z tohoto důvodu zde vznikla řada významných průmyslových podniků (především železářských hutí) již před zavedením železnice. V souvislosti s přechodem na nový, kvalitnější typ paliva v podobě uhlí, které se těžilo na Rakovnicku a Kladensku, si majitelé křivoklátského panství prosadili trasování železnice tak, aby jejich závody byly s těmito doly propojeny. Ostatní hutě v regionu, které tuto možnost neměly, zkrachovaly. Historie však ukázala, že ani železnice nakonec místní fürstenberské železářny nedokázala zachránit, neboť šíření inovací bylo natolik rychlé, že navzdory rozsáhlým investicím do modernizace se staly závody brzy nekonkurenceschopné. Největší význam tak měla trať zřejmě pro rakovnické uhelné doly, kterým umožnila rozšíření jejich trhu směrem do jižní Čech (prostřednictvím tzv. Rakovnicko–protivínské dráhy).

V současné době se podél trati lokalizuje několik závodů společností, které mají svůj vzhlas nejen v Evropě, ale i po celém světě. Jedná se zejména o sklárnu Rückl Crystal v Nižboru, Lasselsberger a Procter&Gamble – Rakona v Rakovníku, Carrier Refrigeration Operation Czech Republic a Cembrit CZ v Berouně. S výjimkou prvně jmenované, která zůstává v rukou svých původních majitelů, se tyto podniky staly v 90. letech 20. stol. součástí nadnárodních korporací. Do jaké míry dnes využívají služeb železnice, bylo zjišťováno v dotazníkovém šetření (viz kap. 6.7).

5.2 Obyvatelstvo

5.2.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Vliv železnice na řešené území lze zkoumat také prostřednictvím populačního vývoje jednotlivých obcí. Největší výhodou tohoto ukazatele je existence poměrně kvalitní datové základny, která byla v ČR vytvořena díky pravidelnému censu (přerušnému pouze v období 2. sv. války). Tím, že je možné sledovat údaje i v období před zavedením železnice, má navíc tento ukazatel pro účely celé práce velmi vysokou vypovídající hodnotu.

Souvislostí mezi lokalizací trati a vývojem počtu obyvatel se zabýval již Auerhan ve své studii z roku 1934. Pro sledované období 1869–1930 zjistil, že „vliv dráhy na vzrůst obyvatelstva okresních měst je tu objasněn velmi zřetelně. Zajímavo je jistě velmi, že lokální dráhy ... většinou zklamaly naděje, které k jejich stavbě byly upírány pokud jde o vzrůst obyvatelstva“ (Auerhan 1934, str. 187). Jak autor dále poznamenává: „Celkem možno pak říci, že o skutečně příznivém vlivu lokální dráhy na vzrůst měst lze mluvit jen v malém počtu případů ... V některých případech zdá se dokonce, že otevření místní dráhy usnadnilo odliv obyvatelstva“ (Auerhan 1934, str. 188). Auerhan dále zdůrazňuje, že záleží také na druhu dráhy a jejím vybavení.

Úkolem této části práce je tedy ověřit následující hypotézy:

- 1.) Ve shodě s obecnými trendy narostl počet obyvatel nejvíce v Berouně a Rakovníku, v ostatních obcích došlo spíše k jeho stagnaci (v případě obcí se železniční zastávkou) nebo dokonce úbytku (v periferních obcích) v důsledku koncentrace obyvatelstva do větších, významnějších center. S tím souvisí i růst počtu malých obcí do 500 obyvatel.
- 2.) Kromě obou center mikroregionu bude patrná výrazná koncentrace obyvatelstva také podél železnice.
- 3.) V souvislosti s odlivem obyvatelstva do významnějších center (a tedy přirozeným stárnutím populace), bude v periferních oblastech výrazně převládat obyvatelstvo důchodového věku.
- 4.) Vzhledem k lepší dostupnosti Berouna a Prahy, které nabízejí větší množství pracovních příležitostí (Hámpel 2005), budou obce na Berounsku vykazovat větší podíl obyvatelstva pracujícího v terciéru a kvartéru než na Rakovnicku.

5.2.2 Zdroje dat a metodické postupy

Základním zdrojem informací pro analýzu vývoje počtu obyvatel jednotlivých obcí a jejich částí se stalo sčítání lidu v letech 1869–2001. Tento časový rámec byl záměrně zvolen proto, že nejlépe umožní vystihnout změny v populačním vývoji obcí před a po zavedení železnice, a tím prokázat, jakou měrou ovlivnila trať Beroun–Rakovník sledované území. Nelze také odhlédnout od skutečnosti, že pro některé části obcí nejsou pro starší období ve statistikách uvedeny příslušné údaje.

Potřebná data byla čerpána z publikací vydaných Českým statistickým úřadem (resp. Federálním statistickým úřadem), přičemž nejnovější údaje ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (dále jen Sčítání 2001) lze získat také z internetových stránek Českého statistického úřadu (viz kap. 11). Informace o populačním vývoji Berouna a Rakovníku za starší období byly navíc dohledány v encyklopedii Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (Kuča 1996, 2004).

V uvedeném období však došlo ke změnám administrativního vymezení obcí, způsobeným např. zrušením⁷ nebo naopak vznikem⁸ některé z částí obce, integrací původně samostatných obcí⁹, osamostatněním některé z částí obce¹⁰ či přesunem části jedné obce k obci jiné¹¹. Z tohoto důvodu bylo nutné přepočítat počet obyvatel vzhledem k administrativnímu členění platnému k 1. 1. 2005.

Pro podrobnější analýzu vlivu železnice na **rozmístění obyvatelstva** mikroregionu bylo pracováno s údaji za jednotlivé části obcí, pro které byla navíc prostřednictvím geografického informačního systému (tzv. GIS) zjištěna kilometrická vzdálenost od trati. Na základě toho pak byla celá oblast rozdělena do čtyř podél trati souměrných pásů o šířce 3 km (viz tab. 4). V takto definovaných pásech byl sečten počet obyvatel a určen jejich podíl na populaci celého sledovaného území. Pro zachycení případných změn v rozložení obyvatel byl tento výpočet proveden pro roky 1869 (před výstavbou železnice), 1910

⁷ Beroun – Lištice, Hudlice – Lísk

⁸ Beroun – Zavadilka, Beroun – Závodí, Chyňava – Podkozí, Křivoklát – Písky, Hřebečnický – Šlovice, Hřebečnický – Týřovice, Pavlíkov – Ryšín

⁹ Chyňava, Libečov, Malé Přílepy → Chyňava; Nižbor, Stradonice, Žloutkovice → Nižbor; Hřebečnický, Novosedly, Újezdec → Hřebečnický; Chlum, Pavlíkov, Skřivaň, Tytry → Pavlíkov; Velká Buková, Kalubice → Velká Buková; Újezd nad Zbečnem, Zbečno → Zbečno

¹⁰ počátkem 90. let 20. stol. došlo k oddělení části obcí, spojených v 80. letech 20. stol.: Králův Dvůr od Berouna, Železná od Chyňavy, Hracholusky od Hřebečnicků, Karlova Ves od Křivokláta, Roztoky od Křivokláta, Račice od Zbečna, Nezabudice od Velké Bukové

¹¹ v minulosti náležela Lhotka u Berouna administrativně obci Železná, dnes Chyňavě

(rozkvět železnice ještě neovlivněný důsledky světových válek) a 2001 (zatím poslední census) a pro přehlednost vyneseno do sloupcového grafu.

Tabulka č. 4 : Vymezení pásů podél trati Beroun–Rakovník

označení	1. pás	2. pás	3. pás	4. pás
vzdálenost od trati	do 3,0 km	3,1 – 6,0 km	6,1 – 9,0 km	9,1 – 12,0 km

Zdroj: autorka

V další kapitole je analyzována **velikostní struktura obcí** a její změny ve sledovaném období. Jednotlivé obce byly podle velikosti rozřazeny do jedné z pěti kategorií (viz tab. č. 5), a to ve vybraných letech 1869, 1910, 1982 a 2001. Počet obcí v daných kategoriích a jeho vývoj je zachycen v tab. č. 8.

Tabulka č. 5: Vymezení velikostních kategorií obcí

označení	1. kategorie	2. kategorie	3. kategorie	4. kategorie	5. kategorie
počet obyvatel	do 200	201 – 500	501 – 1 000	1 001–2 000	nad 2 001

Zdroj: autorka

V kapitole o **vývoji počtu obyvatel** bylo pracováno nejvíce s indexy změny počtu obyvatel za různá časová období, přičemž hodnoceny byly jednak obce samotné, jednak pásy definované výše. Pro vybrané obce byly navíc vytvořeny vývojové grafy.

Pro hodnocení **věkové struktury** obyvatel byly vymezeny celkem 3 skupiny, a to předproduktivní (zahrnující dětskou populaci), produktivní (souvisící s ekonomicky aktivním obyvatelstvem) a poproduktivní (obyvatelstvo v důchodovém věku), jejichž přesné věkové rozmezí je stanoveno v tab. č. 6. Pro jednotlivé kategorie byl za rok 2001 ze statistik zjištěn počet obyvatel a vypočten jeho podíl na celkové populaci. Sloupcový graf umožňuje srovnání na různých hierarchických úrovních, kartodiagramy pak přímo mezi jednotlivými obcemi.

Tabulka č. 6: Vymezení kategorií pro věkovou strukturu

pojmenování	předproduktivní	produktivní	poproduktivní
věk	0–14 let	15–59 let	nad 60 let + nezjištěno

Zdroj: autorka

Ačkoli by bylo přínosné sledovat změny v **ekonomické struktuře** obyvatel (viz tab. č. 7), byl hodnocen pouze rok 2001, neboť potřebné údaje jsou sledovány až od roku 1961. Protože chybí informace o situaci před zavedením železnice, nelze tak posoudit ani její vliv na odvětvovou strukturu.

Tabulka č. 7: Odvětvová struktura

označení	odvětví
primér	zemědělství, lesnictví, rybolov
sekundér	průmysl, stavebnictví
terciér	obchod, opravy motorových vozidel, doprava, pošty a telekomunikace, veřejná správa, obrana, sociální zabezpečení, školství, zdravotnictví, veterinářství a sociální činnost

Zdroj: www.czso.cz

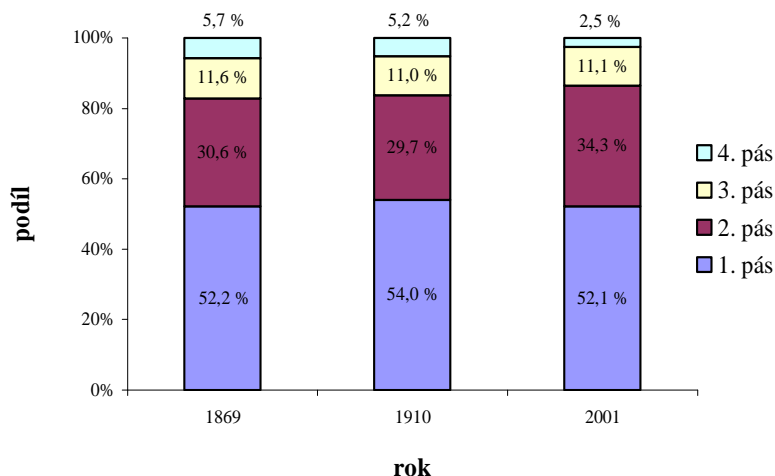
5.2.3 Rozmístění obyvatelstva

Největší koncentraci obyvatelstva samozřejmě vykazují Beroun a Rakovník, neboť v nich žije celkem 71,3 % populace sledovaného území (Beroun 36,5 %, Rakovník 34,9 %). Protože jsou tato města zároveň koncovými stanicemi trati (náleží tedy do 1. pásu), jejich započítání by výrazně zkreslilo zkoumaný jev a zjištěný výsledek by tak ztratil potřebnou vypovídající hodnotu. Z tohoto důvodu bylo sledováno rozmístění části populace, žijící mimo tato dvě města.

Z obr. č. 7 lze vysledovat závislost rozmístění obyvatel na vzdálenosti od trati. Zatímco v 1. pásu je v roce 2001 koncentrována více než polovina obyvatelstva (52,1 %), ve 2. pásu je to ještě zhruba třetina (34,3 %), ve 3. pásu desetina (11,1 %) a ve 4. pásu je již počet trvale bydlícího obyvatelstva minimální (2,5 %). Z toho by se dalo usuzovat, že trať má pro svůj region výrazný gravitační efekt. Je však nutné si uvědomit, že se stejné rozložení objevilo již v roce 1869, tedy před zprovozněním železnice. Trasování dráhy tak naopak respektovalo lokalizaci původních průmyslových podniků (viz kap. 5.1.3) a tím i přirozená místa koncentrace populace, než že by samo přímo podmínilo rozmístění obyvatel.

Vzhledem k předpokládanému celkovému snížení vlivu železnice v posledních zhruba 20 letech byl pro srovnání zvolen navíc rok 1910, kdy se již mohl plně projevit vliv dráhy a vývoj populace stále ještě nebyl poznamenán důsledky světových válek. Ukázalo se však, že ani v době svého největšího rozkvětu dráha nezpůsobila v mikroregionu žádné výraznější změny.

Obrázek č. 7: Rozmístění obyvatelstva mikroregionu v závislosti na vzdálenosti od trati v letech 1869 a 2001



Zdroj: Retrospektivní lexikon obcí ČSSR (1850 - 1970), Statistický lexikon obcí ČR (2005)

5.2.4 Velikostní struktura obcí

Jak ukazuje příloha č. 12 převažuje v mikroregionu v posledních letech počet malých obcí do 500 obyvatel (58,6 % všech obcí), ve kterých žije pouze 14,4 % celkové populace oblasti. Stejný podíl obyvatel žije také ve velkých obcích s 1 001–2 000 obyvateli. Vesměs se však jedná o obce složené až z 5 částí (Chyňava, Hřebečnický, Pavlíkov), které lze jednotlivě zařadit mezi obce do 200 obyvatel. Nejnížší počet obyvatel (5,0 %) žije ve středně velkých obcích s 501–1 000 obyvateli. Naopak nejvíce (66,2 %) jich je soustředěno v obou bývalých okresních městech.

V průběhu sledovaného období se struktura obcí podle počtu obyvatel výrazně proměnila (viz tab. č. 8). Nejlépe patrný je výrazný nárůst **1. kategorie**, způsobený výhradně úbytkem populace v obcích s 201–500 obyvateli. Jedinou výjimkou jsou Skryje, ve kterých v roce 1896 žilo dokonce 597 obyvatel.

2. kategorie si sice zachovala zhruba stejný počet obcí, uvnitř této skupiny však došlo k největším změnám. Zatímco 7 obcí se z ní „propadlo“ do 1. kategorie, přibýly do ní naopak 3 obce ze 3. kategorie (Otročiněves, Městečko a Velká Buková) a 2 dokonce ze 4. kategorie (Zbečno, Hřebečnický). Obě obce jsou složené z více částí, které se dnes svou velikostí (s výjimkou Zbečna) zařadily k nejmenším obcím do 200 obyvatel. Žádná z nich však neztratila tolik obyvatel jako právě Zbečno. Důvody jeho dramatického poklesu (na méně než čtvrtinu obyvatel) jsou vysvětleny v následující kapitole.

Poměrně značně se proměnil počet obcí **3. kategorie**, z důvodu propadu do populačně menších kategorií (do 2. kat. přešly Otročiněves, Městečko, Velká Buková; do 1. kat. Skryje) i postupu do kategorie vyšší (do 4. kat. Skryje).

Sice téměř shodný počet obcí, přesto však odlišné složení zaznamenala **4. kategorie**. Ačkoli z ní ubyly 2 obce (Zbečno, Hřebečnický), a to dokonce ve prospěch 2. kategorie, získala 1 obec (Roztoky) ze 3. kategorie a 2 z největších obcí (Chyňava, Nižbor), což způsobilo úbytek v **5. kategorii**, kde tak zůstaly pouze Beroun a Rakovník. Obě zmiňované obce jsou sice poměrně velké, jsou však složené z několika částí¹². Pokud bychom sledovali vývoj jen ve stejnojmenných částech Chyňava a Nižbor, vykazovaly by obě za sledované období stabilně přes 1 000 obyvatel. Přestože měly v roce 1869 všechny zbývající části nad 200 obyvatel (maximum: Stradonice 687 ob.), dnes této hranice nedosahuje žádná z nich (minimum: Lhotka u Berouna 44 ob.), což se pak odrazilo právě na výsledném poklesu obou obcí jako takových.

Z výše popsaného je patrný obecný trend přesunu obyvatelstva z menších obcí do větších. Nárůst tak zaznamenala především obě největší města Beroun a Rakovník, jejichž vývoj je podrobněji popsán v kapitole 5.2.5.

Tabulka č. 8: Velikostní struktura obcí

Označení	Počet obyvatel	Počet obcí v dané kategorii			
		1869	1910	1982	2001
1. kategorie	do 200	0	1	6	8
2. kategorie	201–500	11	10	10	9
3. kategorie	501–1 000	9	9	5	4
4. kategorie	1 001–2 000	5	5	6	6
5. kategorie	nad 2 001	4	4	2	2

Zdroj: Retrospektivní lexikon obcí ČSSR (1850–1970), Statistický lexikon obcí ČSSR (1982), Statistický lexikon obcí ČR (2005)

5.2.5 Vývoj počtu obyvatel

Celkový počet obyvatel mikroregionu se za období 1869–2001 zvýšil o zhruba 50 % ($IZ_{1869-2001} = 147,0$ %). Zásadní podíl na tom měla dvě největší města mikroregionu Beroun ($IZ_{1869-2001} = 337,9$ %) a Rakovník ($IZ_{1869-2001} = 390,6$ %), která ve sledovaném období více než ztrojnásobila svou velikost.

¹² části obce Chyňava: Chyňava, Lhotka u Berouna, Libečov, Malé Přílepy, Podkozí
části obce Nižbor: Nižbor, Stradonice, Žloutovice

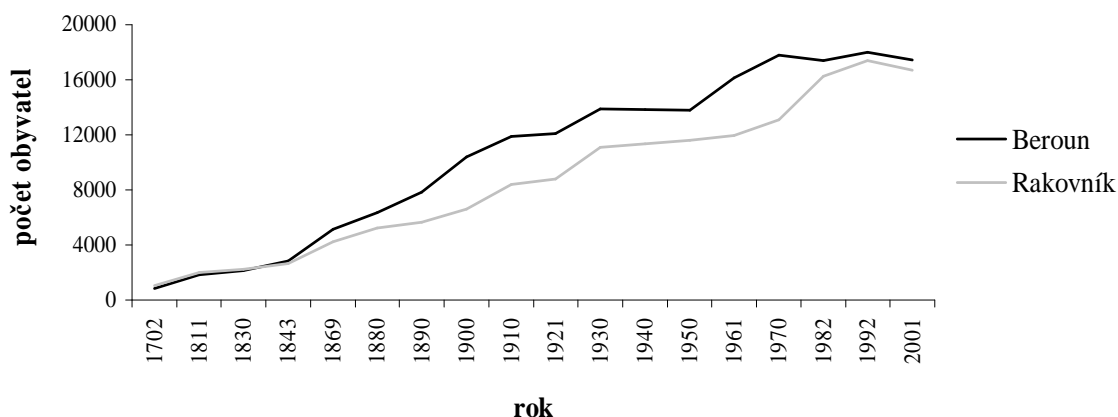
Jedná se o starobylá královská města¹³, která jsou si v mnohém podobná. Prvním společným znakem je především jejich výhodná poloha. Beroun „zaujal strategickou polohu na brodu a křižovatce dálkové cesty z Prahy do Starého Plzeňce (Plzně) a Norimberka (resp. Řezna) s cestou procházející Královským hvozdem podél Berounky (Mže) a Rakovnického potoka (Rokytné), zatímco Rakovník vznikl v místě nebo poblíž křížení této cesty s dálkovou trasou z Prahy do Chebu a Mohuče, která sledovala severozápadní okraj Královského hvozdu“ (Kuča 2004, str. 311). Dále se jedná o tradiční průmyslová centra. Zatímco Rakovník byl „od středověku proslulé středisko vaření piva, pěstování chmele a ječmene“ (Kuča 2004, str. 310), Beroun byl „ve středověku významná stanice tranzitního obchodu a středisko výroby, zvláště železářské a hrnčířské“ (Kuča 1996, str. 102). Současně v nich byla zřízena i krajská správa (Kuča 2004). Podobný je také jejich populační vývoj (viz obr. č. 8). Vzhledem k jejich velikosti (r. 1702: Beroun 875 ob., Rakovník 1 056 ob.) lze již na počátku 18. stol. obě města považovat za jádra celé zkoumané oblasti (a tím i centra dalšího potenciálního rozvoje), která do zavedení prvních železnic v 70. letech 19. stol. vzrostla čtyřnásobně (Rakovník: $IZ_{1702-1869} = 404,7 \%$) resp. téměř šestinásobně (Beroun: $IZ_{1869-2001} = 590,5 \%$). Do počátku 20. stol. se z obou měst stal významný železniční uzel¹⁴, což umožnilo výraznější průmyslový rozvoj a jejich poměrně prudký růst (Kuča 2004). Ten byl přerušovaný až obdobím stagnace v letech 1910–1921 a 1930–1950 vlivem světových válek a hospodářské krize a následně znovu obnoven po skončení 2. sv. války. K poklesu populace došlo až v průběhu 90. let 20. stol. v souladu s celorepublikovým trendem (změna životního stylu a priorit, snížení porodnosti, odchod za lépe mzdově ohodnocenou prací blíže hlavnímu městu apod.).

¹³ Beroun: první písemná zmínka z r. 1 088, královské město od r. 1 295

Rakovník: první písemná zmínka z r. 1 252, královské město od r. 1 588

¹⁴ vznik tratí v železničních uzlech: Beroun: Praha–Plzeň (1862), Beroun–Rakovník (1876), Beroun–Rudná (1897), drobná dráha Beroun–Koněprusy; Rakovník: Rakovník–Lužná u Rakovníka (1873), Rakovník–Beroun (1876), Rakovník–Mladotice (1897), Rakovník–Louny (1904)

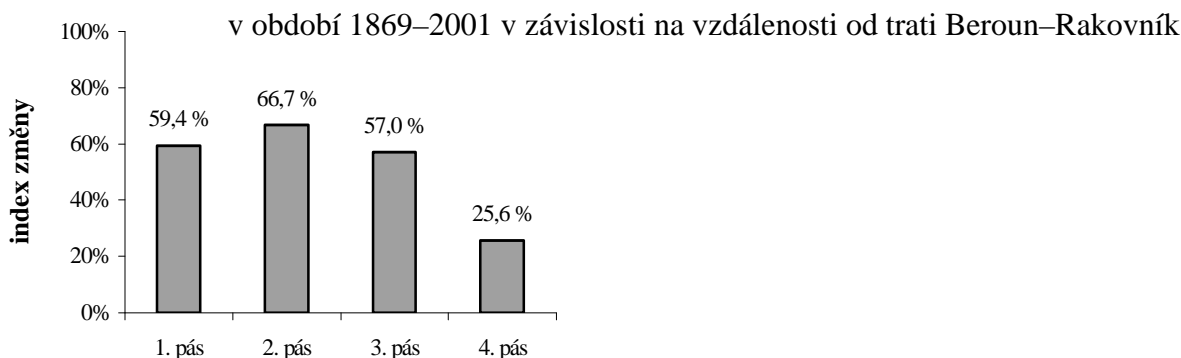
Obrázek č. 8: Populační vývoj Berouna a Rakovníku



Zdroj: Kuča (1996, 2004), Retrospektivní lexikon obcí ČSSR (1850–1970), Statistický lexikon obcí ČSSR (1982), Statistický lexikon obcí ČR (1992), Statistický lexikon obcí ČR (2005)

Protože růst obou bývalých okresních měst nelze dávat do přímé souvislosti s lokalizací trati Beroun–Rakovník, která má pro ně pouze okrajový (doplňkový) význam, není příliš vhodné tato dvě města zahrnovat do studie vývoje počtu obyvatel mikroregionu v závislosti na námi sledované trati. Vyloučíme-li je tedy z výpočtů, zjistíme, že za období 1869–2001 došlo ve sledované oblasti k poklesu počtu obyvatel téměř na polovinu ($IZ_{1869-2001} = 59,4 \%$). Přestože byl zaznamenán úbytek počtu obyvatel téměř ve všech částech obcí (s výjimkou Roztok: $IZ_{1869-2001} = 115,7 \%$, Pavlíkova: $IZ_{1869-2001} = 105,7 \%$), je patrné, že úbytek se s rostoucí vzdáleností od trati výrazně zvyšuje (1. pás: $IZ_{1869-2001} = 59,4 \%$, 4. pás: $IZ_{1869-2001} = 25,6 \%$). Výjimkou je pouze vyšší index změny ve 2. pásu oproti 1. pásu, který si lze vysvětlit minimálním růstem či nižším poklesem počtu obyvatel částí obcí, ležících v těsné blízkosti Berouna a Rakovníku. Jejich vývoj lze odůvodnit spíše výhodnou polohou vůči těmto jádrům než vzdáleností k trati.

Obrázek č. 9: Index změny počtu obyvatel mikroregionu bez měst Beroun a Rakovník



Zdroj: Retrospektivní lexikon obcí ČSSR (1850 - 1970), Statistický lexikon obcí ČR (2005)

Změnu počtu obyvatel v jednotlivých částech obcí za posledních zhruba 130 let znázorňuje příloha č. 13. Je jisté, že stav populace výrazně ovlivnily obě světové války a jejich následky, které se v tomto období negativně projevily (s výjimkou Zbečna, viz níže) ve všech obcích mikroregionu. Obecně lze říci, že k největšímu úbytku obyvatel došlo především v nejmenších částech obcí, odkud se stěhovalo mladé obyvatelstvo za prací do větších, průmyslovějších center. Odchod mladé populace v nich pak měl navíc za následek další postupný úbytek obyvatelstva přirozenou měnou. Naopak centra rozvoje se koncentrovala (a stále koncentrují) jednak v zázemí obou měst mikroregionu, ale také při železnici, která umožnila na jedné straně lepší dostupnost trhů a celkově příznivější rozvoj oblasti, na druhé straně však otevřela danou oblast vlivu konkurence větších měst, což se pak projevilo odlivem obyvatelstva i v několika méně významných částech obcí se železniční zastávkou (Chlum: $IZ_{1869-2001} = 50,0 \%$, Městečko: $IZ_{1869-2001} = 44,2 \%$, Lašovice: $IZ_{1869-2001} = 24,2 \%$). Gravitační efekt částí obcí s průmyslovou výrobou, ležících na trati, je jasně patrný z obr. č. 10, neboť v něm vždy počet obyvatel odráží aktuální stav průmyslové výroby.

Jednou z obcí, u které lze uvažovat o růstu populace v důsledku zavedení dráhy, je Hýskov. Od počátku sledovaného období až do první světové války (tedy v období rozkvětu železnice) zvětšila o plnou třetinu svoji velikost. Výrazný pokles prodělala pouze v průběhu světových válek, po kterých se jí již nepodařilo obnovit předválečný stav. Nicméně se poté zařadila mezi obce se vcelku stabilním obyvatelstvem a v posledních letech dokonce mírně narůstá ($IZ_{1992-2001} = 102 \%$) zřejmě v důsledku jednak rozšiřování residenčního zázemí Berouna, jednak díky průmyslové výrobě (viz kap. 5.1).

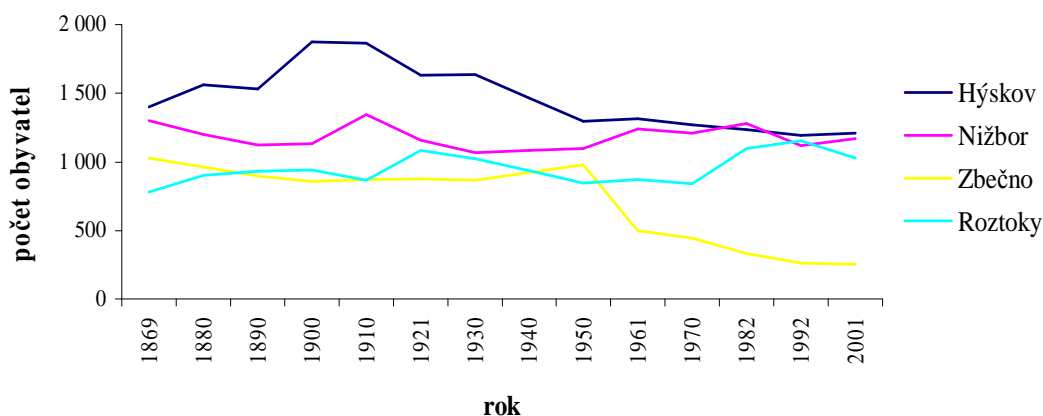
V Nižboře výrazně vzrostl počet obyvatel v letech 1900–1910 v důsledku založení místní sklárny v roce 1903. Po období stagnace v průběhu světových válek došlo k opětovnému růstu obyvatel zřejmě v souvislosti se začleněním sklárny do národního podniku „Český křišťál“ a rozšíření výroby. Vrácení sklárny do rukou potomků slavného sklářského rodu Rücklů v roce 1992 se opět projevilo na populačním růstu.

Zbečno je jedinou částí obce mikroregionu, která v období 2. sv. války zaznamenala růst obyvatel ($IZ_{1930-1950} = 104 \%$). Přesto, že na tento vývoj mohlo mít určitý vliv také založení kamenolomu v roce 1939, bylo podstatnější přistěhování obyvatel z nuceně vysídlených pohraničních oblastí. Výběr Zbečna pro jejich usazení byl ovlivněn přítomností železnice, po které sem přicestovali. Jejich pozdější návrat do původního rodiště a tragické důsledky války pak způsobily v 50. letech 20. stol. pokles obyvatel na téměř polovinu ($IZ_{1950-1961} = 51,3 \%$) a obci se již nikdy nepodařilo vrátit na úroveň,

kteřé dosahovala před válkou. Z těchto důvodů je Zbečno jedinou průmyslovou částí obce se železniční zastávkou, která spadá do kategorie nejvyššího úbytku obyvatel ve sledovaném období ($IZ_{1869-2001} = 24,5 \%$).

Postupný úpadek výroby fürstenberské železářny v Roztokách koncem 19. stol., měl za následek i úbytek počtu tamních obyvatel. V roce 1905 byl areál podniku odkoupen a byla v něm zahájena textilní výroba, jejíž úspěšnost se odráží také v pozitivním populačním vývoji. Po 2. sv. válce zde bylo rozhodnuto pokračovat ve strojírenské výrobě, čímž došlo k opětovnému přílivu obyvatelstva do obce.

Obrázek č. 10: Vývoj počtu obyvatel v částech obcí s průmyslovou výrobou, které mají železniční zastávku



Zdroj: Retrospektivní lexikon obcí ČSSR (1850–1970), Statistický lexikon obcí ČSSR (1982), Statistický lexikon obcí ČR (1992), Statistický lexikon obcí ČR (2005)

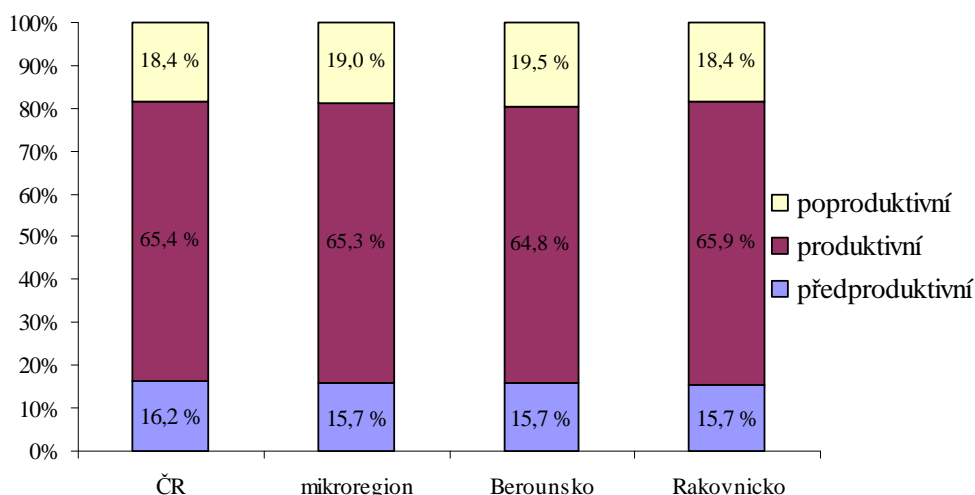
Zřejmý vliv trati Beroun–Rakovník je patrný spíše v rakovnické části mikroregionu. Téměř ve všech částech obcí (s výjimkou Pavlíkova, Všetat, Sýkořic), které se nenachází v bezprostřední blízkosti dráhy, klesl počet obyvatel na méně než 50 %, v polovině z nich pak dokonce pod 25 %. Naopak nejméně ztratily obce se železniční zastávkou, které mají navíc průmyslovou tradici. Těmto obcím se podařilo nejen čelit odlivu populace za prací do významnějších center, ale navíc přilákat nové obyvatelstvo z menších, vesměs zemědělsky orientovaných částí obcí. Naopak berounské obce nezaznamenaly tak dramatický pokles díky pozvolnému růstu v průběhu 90. let 20. stol.¹⁵ V tomto období se totiž začaly stávat residenčním zázemím Berouna a Prahy, a začaly tak plnit převážně obytnou funkci.

¹⁵ Nový Jáchymovov: $IZ_{1990-2001} = 108,7 \%$, Nižbor: $IZ_{1990-2001} = 103,2 \%$, Chyňava: $IZ_{1990-2001} = 102,7 \%$, Broumy: $IZ_{1990-2001} = 102,3 \%$, Hýskov: $IZ_{1990-2001} = 101,5 \%$, Hudlice: $IZ_{1990-2001} = 101,3 \%$

5.2.6 Věková struktura obyvatelstva

Při zkoumání věkové struktury obyvatelstva mikroregionu bylo zjištěno, že téměř přesně kopíruje průměr ČR, navíc nebyly prokázány ani rozdíly mezi berounskou a rakovnickou částí území (viz obr. č. 11).

Obrázek č. 11: Věková struktura obyvatelstva v roce 2001



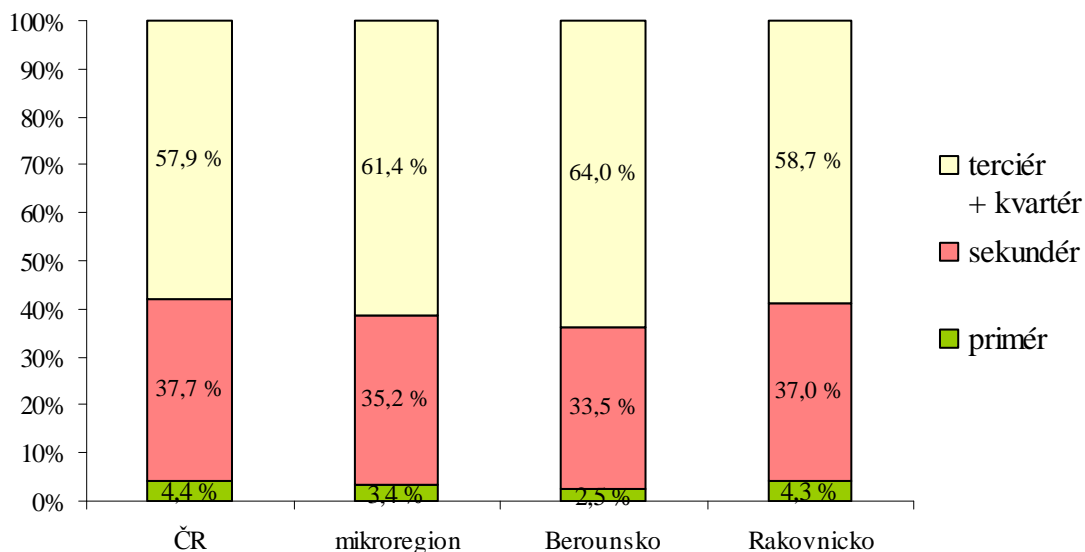
Zdroj: Sčítání 2001

Nejvyšší podíl předproduktivního obyvatelstva vyšel v Hracholuskách (20,2 %), méně než 10 % dětské populace v Nezabudicích (6,8 %) a Karlově Vsi (8,8 %). Více než 30 % obyvatel v důchodovém věku žije v Nezabudicích (35,6 %) a Lašovicích (31,7 %), pod průměrem ČR se nachází Železná (15,4 %), Roztoky (16,3 %) a Rakovník (17,2 %). Vzhledem k vyjížďce do zaměstnání sledované v kap. 8, je nejzajímavější kategorie produktivního obyvatelstva. Nad 65% hranici se dostalo celkem 8 obcí: Roztoky (70 %), Karlova Ves (69,0 %), Rakovník (66,7 %), Skryje (66,7 %), Branov (66,5 %), Železná (66,4 %), Beroun (65,7 %) a Pavlíkov (65,1 %). Nejmenším podílem produktivní populace disponují Lašovice (53,5 %) a Nezabudice (57,5 %).

5.2.7 Ekonomická struktura obyvatelstva

Současná ekonomická struktura obyvatelstva mikroregionu se oproti průměru ČR vyznačuje o něco málo vyšším podílem terciéru s kvartérem a naopak nižším zastoupením priméru a sekundéru (viz obr. č. 12). Při srovnání berounské a rakovnické části sledovaného území, je patrný určitý rozdíl. Zatímco Berounsko vykazuje vyšší zaměstnanost v terciéru a kvartéru, Rakovnicko naopak v priméru a sekundéru. Tato disproporce souvisí s vyjížďkou do zaměstnání, podrobněji popsanou v kap. 8.

Obrázek č. 12: Ekonomická struktura obyvatelstva v roce 2001



Zdroj: Sčítání 2001

5.2.8 Závěr

Studie potvrdila hypotézu, že za sledované období nejvíce vzrostl počet obyvatel v Berouně a Rakovníku. Ve zbývajících částech mikroregionu naopak došlo k dramatickému úbytku obyvatelstva téměř na polovinu. Protože se tento úbytek zvyšoval s narůstající vzdáleností od tratě, lze říci, že zde železnice jistý pozitivní vliv přeci jen měla. Dráha dále prokázala svůj „gravitační“ efekt, neboť do vzdálenosti 3 km je koncentrována více než polovina obyvatelstva (v tom nepočítáme obyvatelstvo Berouna a Rakovníku). Ve věkové struktuře obyvatelstva nebyla prokázána žádná výrazná odlišnost ani v rámci mikroregionu, ani ve srovnání s průměrem ČR. Naopak byla potvrzena hypotéza č. 4, že Berounsko vykazuje o něco větší podíl zaměstnaných v terciéru a kvartéru.

5.3 Cestovní ruch a rekreace

5.3.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Cestovní ruch v posledních letech představuje jedno z nejdynamičtější se rozvíjejících odvětví hospodářství, které napomáhá vyrovňování rozdílů v ekonomickém rozvoji jednotlivých regionů. Předpoklady pro jeho rozvoj cestovního ruchu v určité oblasti jsou podle Mirvalda (1996) trojího typu:

- **selektivní** = způsobilost společnosti k účasti na cestovním ruchu. Jsou předurčeny ekonomickou a kulturní úrovní společnosti či danou politickou situací.
- **lokalizační** = schopnost krajiny poskytovat hodnoty vhodné pro jednotlivé formy cestovního ruchu
- **realizační** = zprostředkovávají účast na cestovním ruchu v rekreačních prostorech, které mají vhodné lokalizační předpoklady. Kromě materiálně technické základny se jedná zejména o předpoklady dopravní.

Vzhledem k předpokládanému celkovému poklesu využití trati Beroun–Rakovník, je záměrem této kapitoly zjistit jednak lokalizační předpoklady mikroregionu pro rozvoj cestovního ruchu, který by mohl představovat impulz pro změnu funkce a tím i znovuoživení jejího významu, a také současnou míru využití této lokality pro individuální rekreaci prostřednictvím rozboru struktury domovního fondu.

5.3.2 Zdroje dat a metodické postupy

Lokalizační **předpoklady cestovního ruchu** lze zjednodušeně rozdělit do dvou skupin, a to na přírodní a kulturněhistorické. Pro jejich analýzu zavedl Bína (2001) tzv. potenciál cestovního ruchu jako „formalizovaný výsledek zhodnocení co možná komplexního okruhu územních podmínek a předpokladů pro další možný rozvoj cestovního ruchu“ (Bína 2001, str. 3). Celkový potenciál je pak souhrnem dílčích potenciálů konkrétních aktivit cestovního ruchu, které jsou uvedeny v tabulce č. 9. Každá z těchto aktivit byla pro jednotlivé obce nejprve zařazena do jednoho ze 4 intenzitních stupňů (st. 0 = aktivita se zde nevyskytuje, st. 1 = aktivita je zde registrovaná, st. 2 = aktivita je zde významná, st. 3 = aktivita je zde velmi významná) a následně byl posouzen její význam pro cestovní ruch (např. existence kulturněhistorických památek bude pro většinu turistů důležitější než vhodnost krajiny pro horolezectví), což se odrazilo v jejím bodovém ohodnocení (čím více bodů, tím vyšší potenciál). Celkový potenciál cestovního ruchu v dané obci je tedy součtem bodů potenciálů všech uvedených aktivit,

na jehož základě je pak stanovena celková intenzita potenciálu (viz tab. č. 10). Vzhledem k velikosti podílu přírodního a kulturního subsystému byl určen také typ potenciálu (viz tab. č. 11).

Ačkoli je takto vytvořený ukazatel značně diskutabilní (např. díky vysoké míře subjektivity hodnocení a velmi omezeným informačním zdrojům) a pro zvýšení jeho vypovídající hodnoty by bylo nutné provést podrobnější šetření přímo v terénu, lze s jeho pomocí pro potřeby této práce alespoň rámcově nastínit lokalizační předpoklady námi sledovaného území pro cestovní ruch (viz příloha č. 16, 17).

Tabulka č. 9: Aktivita cestovního ruchu v přírodním a kulturněhistorickém subsystému

Přírodní subsystémy	Kulturní subsystémy
přírodní pozoruhodnosti	kulturněhistorické památky a soubory
vhodnost krajiny pro pěší turistiku	skanzeny a muzea
vhodnost krajiny pro cykloturistiku	lázeňská funkce
vhodnost krajiny pro sjezdové zimní sporty	kongresy a konference
vhodnost krajiny pro lyžařskou turistiku	kulturní akce
vhodnost krajiny pro rekreaci u vody	sportovní akce
vhodnost krajiny pro rekreaci typu lesy/hory	církevní akce
vhodnost krajiny pro venkovskou turistiku	veletrhy a tematické trhy
vhodnost krajiny pro vodní turistiku	místní produkty
vhodnost krajiny pro horolezectví	možnost příhraničních nákupních a zábavních činností (příhraniční specifika)
vhodnost krajiny pro závěsné létání	
vhodnost krajiny pro sportovní myslivost	
vhodnost krajiny pro sportovní rybolov	
vhodnost krajiny pro pozorování vodních ptáků	

Zdroj: Bína (2001)

Tabulka č. 10: Intenzita celkového potenciálu cestovního ruchu

Intenzita potenciálu	Počet bodů	Intenzita potenciálu	Počet bodů
nulová	0	vysoká	51 – 100
základní	1 – 25	velmi vysoká	101 – 200
zvýšená	26 – 50	výjimečná	nad 201

Zdroj: Bína (2001)

Tabulka č. 11: Typologizace celkového potenciálu cestovního ruchu

Typ potenciálu	Charakteristika
přírodní vyhraněný	přírodní subsystém zaujímá 100 % celkového potenciálu
přírodní	přírodní subsystém zaujímá 80 – 99,9 % celkového potenciálu
kulturní vyhraněný	kulturní subsystém zaujímá nejméně 80 % celkového potenciálu
kulturní	kulturní subsystém zaujímá nejméně 60 – 79,9 % celkového potenciálu
smíšený	ostatní s nenulovou hodnotou celkového potenciálu
bez potenciálu	nulová hodnota celkového potenciálu

Zdroj: Bína 2001

Informace o **objektech druhého bydlení** (dále jen ODB) byly převzaty ze Sčítání 1991 vzhledem k jejich vyšší vypovídající hodnotě (Vágner 1999). V následném censu totiž neproběhlo zvláštní šetření ke struktuře ODB a navíc byly výsledky zřejmě zkresleny nespoluprací obyvatel. Protože mezi oběma sčítáními pravděpodobně nedošlo k výrazným změnám, lze vycházet i ze starších údajů.

Objekty druhého bydlení se rozumí součet objektů individuální rekreace (tj. chaty a chalupy vyčleněné z bytového fondu) a rekreačních chalup nevyčleněných z bytového fondu. Domovní fond byl definován jako součet trvale obydlených domů a ODB. Využití mikroregionu pro rekreaci bylo hodnoceno na základě výpočtu podílu ODB na domovním fondu, který byl navíc doplněn o podíl chat a chalup na celkovém množství ODB.

5.3.3 Předpoklady cestovního ruchu

Mikroregion lze svým charakterem řadit mezi velmi atraktivní oblasti ČR. Téměř polovina obcí (14 z 29) náleží do zóny zvýšené intenzity potenciálu, druhá polovina (13 z 19) pak do zóny vysoké intenzity potenciálu. Dvě obce (Rakovník a Křivoklát) mají dokonce intenzitu potenciálu velmi vysokou. Ve zkoumaném území neexistuje obec, která by vykazovala intenzitu potenciálu základní nebo nulovou. Zásadní podíl na tom má především kvalita a rozmanitost zdejšího přírodního prostředí (CHKO Křivoklátsko – biosférická rezervace UNESCO), neboť více než polovina obcí (15 z 29) má v celkovém potenciálu 100% zastoupení aktivit přírodního subsystému (tzn. typ přírodní vyhraněný) a dalších 6 obcí více než 80% (tzn. typ přírodní). Nejvíce ceněna je vhodnost krajiny pro cykloturistiku, pěší turistiku, rekreaci typu lesy/hory a venkovskou turistiku. Velký význam má také rekreace u vody, vodní turistika, sportovní rybolov a myslivost. Naopak převahu kulturního subsystému vykazují Beroun a Rakovník především díky výskytu kulturněhistorických památek a muzeí, pořádání různých kulturních a sportovních akcí, veletrhů nebo tematických trhů. Zbývajících 6 obcí má potenciál smíšený, neboť se nachází nejen v kvalitním prostředí, ale mají ve svém katastru také kulturněhistorickou památku (např. hrad Křivoklát, kostel na vrchu Velíz u Kublova), skanzen (např. Hamouzův statek ve Zbečně), muzeum (např. muzeu J. Barranda ve Skřejích, památník J. L. Zvonaře v Kublově) nebo pořádají nějakou kulturní akci (např. Léto na Křivokláte, Křivožezání, Křivoklání, Advent na Křivokláte aj.).

5.3.4 Objekty druhého bydlení

Z přílohy č. 17 je dobře patrné, že ODB se koncentrují podél největšího vodního toku mikroregionu – Berounky (viz příloha č. 18). Charakteristickým rysem této oblasti je obecně velmi vysoký podíl chat. Tedy objektů, které byly již přímo postaveny za účel rekreace. Jejich nejvyšší podíl vykazuje Nižbor (92,8 %), Račice (91,6 %), Sýkořice (91,4 %), Roztoky (87,4 %), Zbečno (86 %) či Křivoklát (82,3 %), tedy obce, ve kterých se nachází železniční zastávka (výjimkou je pouze Sýkořice). Velmi vysoký podíl chat vykazuje i Beroun a Rakovník, což je zřejmě způsobeno výstavbou chat v zahrádkářských koloniích na okraji měst. Více než 90 % chat z ODB byl zjištěn v Chyňavě, která svou polohou již zřejmě patří do rekreačního zázemí Kladna.

V ostatních případech převažují v ODB chalupy (někde až 100 %). Týká se to zejména obcí, které v průběhu sledovaného období ztratily obyvatelstvo ve prospěch významnějších sídel (viz kap. 5.2). Protože se však tyto obce nachází ve velmi atraktivní oblasti (viz výše), získala řada opuštěných domů rekreační funkci.

Kromě ODB se podél Berounky vyskytuje také poměrně velké množství kempů (viz příloha č. 19). Celkem 75 % z nich se nachází v obcích se železniční zastávkou.

5.3.5 Závěr

V předchozí studii bylo prokázáno, že se sledované území řadí z pohledu cestovního ruchu mezi velmi atraktivní oblasti ČR. Svůj podíl na tom má zejména kvalita a rozmanitost přírodního prostředí (CHKO Křivoklátsko, údolí Berounky a Rakovnického potoka), ale také lokalizace kulturních památek (hradě Křivoklát, Hamounův statek, muzeum Joachyma Barranda aj.) a pořádání množství kulturních akcí (zejména na hradě Křivoklátě). V mikroregiony byl zjištěn zvýšený výskyt ODB (nejvíce pak v povodí Berounky), což vypovídá o využívání lokality k rekreačním účelům. Vzhledem k tomu, že se podél trati vyskytuje několik chatových oblastí, lze se domnívat, že kromě výše popsaných kvalit přispěla i železnice (a tedy lepší dostupnost) ke zvýšení zájmu o rekreaci právě v tomto území.

6 Význam nákladní železniční dopravy

6.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

V minulosti měla železnice pro nákladní přepravu v ČR obrovský význam, neboť v přepravě materiálu v porovnání s ostatními druhy nákladní přepravy jasně dominovala (podle analýz Polanského a Pospíšila v 70. letech 20. stol. přepravila více než 80 % veškerého materiálu). Velký podíl na tom měla nejen hustota železniční sítě, ale i orientace hospodářství na těžký průmysl, který byl surovinově velmi náročný. K pokrytí jeho potřeb musely být suroviny dováženy ze zemí východní Evropy a dnešního Ruska. Železnice tak mohla uplatnit své hlavní přednosti: přepravu velkého objemu materiálu na značné vzdálenosti. V souvislosti se strukturálními změnami hospodářství po roce 1989 a rozvojem automobilové dopravy, podporovaném rozsáhlými investicemi do silniční infrastruktury, však železnice své dominantní postavení v průběhu 90. let ztratila.

Cílem této kapitoly je nejprve přiblížit vývoj nákladní přepravy na trati Beroun–Rakovník za posledních 20 let a najít hlavní faktory, které se podílely na předpokládaném poklesu využití právě této konkrétní trati. Za tímto účelem bylo provedeno také dotazníkové šetření pro firmy, jejichž sídlo se nachází v obci se železniční zastávkou (jejich výběr je blíže specifikován v kap. 6.2). Dále dojde ke srovnání sledované trati s vybranými tratěmi, které se nachází v blízkosti mikroregionu, na základě jejich využívání pro účely nákladní dopravy. V další části kapitoly bude pro trať Beroun–Rakovník provedena analýza struktury nákladní přepravy podle přepravovaného zboží a bude zjištěno, které stanice využívají tuto trať pro nákladní přepravu. Na závěr budou vyhodnoceny výsledky dotazníkového šetření, uskutečněného na jaře roku 2008.

V souladu s obecnými trendy byly stanoveny tyto dílčí hypotézy:

- 1.) V průběh posledních 20 let došlo na sledované trati k výraznému poklesu nákladní dopravy. Narozdíl od ostatních lokálních tratí se zde nákladní přeprava v určité míře stále ještě provozuje. Oproti hlavním tratím je však její využití minimální.
- 2.) V dotazníkovém šetření bude zjištěno, že služeb železnice místní podniky prakticky nevyužívají. Hlavními příčinami poklesu zájmu o přepravu po železnici budou jednak strukturální změny v hospodářství, jednak nespokojenost s nabídkou a kvalitou služeb ČD.

6.2 Zdroje dat a metodické postupy

Vývoj nákladní přepravy byl hodnocen prostřednictvím změny počtu nákladních vlaků, jedoucích na trati Beroun–Rakovník v průběhu jednoho dne ve zvolených letech 1988, 1998 a 2008, za použití vývojových grafů a indexů změny. Přesto, že by bylo ideální sledovat tento vývoj za celé období jejího provozu, nelze už potřebné informace bohužel dohledat.

Veškerá data byla čerpána ze sešitových jízdních řádů za roky 1988, 1998 a 2008. Z těchto materiálů lze zjistit nejen celkové množství nákladních vlaků jedoucích po dané trati v průběhu jednoho dne, ale je možné tyto vlaky dále rozlišit na jednotlivé typy. Základními dvěma kategoriemi jsou nákladní vlaky pravidelné (jezdí denně, některé i včetně víkendů a svátků) a nákladní vlaky podle potřeby. Druhé zmiňované jezdí pouze v případě mimořádné zátěže (tj. podle momentálních potřeb jednotlivých podniků nebo v případě odklonů od původních tras jiných tratí) a jsou v grafikonu zaznamenány z důvodu zajištění volné dopravní cesty a stanovení dopravní na křižování s jinými vlaky. V rámci těchto dvou skupin lze dále vymezit tři podtypy. Prvním z nich jsou tzv. manipulační nákladní vlaky, sloužící pro svoz a rozvoz zátěže po stanicích dané trati. Jsou tedy z hlediska významu pro mikroregion i jeho analýzu podstatné, jelikož nejlépe odrážejí využitelnost trati místními podniky. Protipólem jsou pak nákladní vlaky tranzitní, které danou trať pouze projíždí a nedochází zde tedy k jakékoliv manipulaci s počtem vozů či jejich nákladem. Zátěž se na naší sledované trati vozila ke zpracování většinou do měst na severu (např. Most, Louny, Děčín, Lovosice, Ústí nad Labem, Třebušice), případně na jihu republiky (např. České Budějovice, Chlum u Třeboně). Poslední podskupina pak stojí na pomezí těchto dvou kategorií. Jedná se o vlaky jezdící pouze z Berouna do Rakovníku a zpět. Souprava vozů je vždy sestavena ve výchozí stanici, odkud pokračuje beze změny zátěže v celé délce úseku trati do konečné stanice, kde dochází k rozřazení vozů a jejich případnému zařazení do nových, jiným směrem pokračujících vlaků (v případě Berouna rozřazování vlaků na seřadovacím nádraží do dalších tranzitních nákladních vlaků; v Rakovníku se jedná především o rozřazení vozů pro vlečky k podnikům: např. Procter&Gamble – Rakona).

Pro hodnocení **současného významu** trati Beroun–Rakovník bylo pro srovnání vybráno celkem 9 dalších tratí z okolí mikroregionu. Jedná se o 3 tratě hlavní (Beroun–Plzeň, Beroun–Praha přes Karlštejn a Zdice–Protivín) a 6 regionálních (Rakovník–Louny,

Rakovník–Lužná u Rakovníka, Rakovník–Bečov nad Teplou, Rakovník–Mladotice, Lochovice–Zadní Třebaň a Beroun–Praha přes Rudnou). Pro všechny byl ze sešitových jízdních řádů zjištěn počet výše definovaných typů nákladních vlaků, jedoucích v průběhu jednoho pracovního dne v roce 2008. Zjištěné údaje pak byly shrnuty v tabulce.

Jako podkladová data pro **základní charakteristiku nákladní přepravy** (tzn. význam jednotlivých stanic trati a struktura nákladní dopravy) byly použity údaje o množství přepraveného nákladu v tunách za jednotlivé komodity pro roky 2004, 2005 a 2006, poskytnuté Českými drahami, a. s. (dále jen ČD). Protože se jedná o ryze interní materiály, není možné zveřejnit jakékoliv absolutní hodnoty. Výstupní data jsou proto zpracována buď formou podílů, indexů změny nebo není ve vývojových grafech použita stupnice osy y.

Pro hlubší (a tedy i kvalitnější) analýzu vývoje nákladní přepravy by sice bylo vhodnější zpracovat informace za rozsáhlejší časové období, potřebné hodnoty však již bohužel nelze dohledat, neboť došlo k jejich skartaci. Vzhledem k rychlosti změn struktury hospodářství a tedy i charakteru přepravních proudů jsou totiž prakticky nevyužitelná, a ČD se proto řídí pouze zákonem, který jasně stanoví termíny jejich archivace. V praxi se tak pro tvorbu strategických plánů a statistik tohoto podniku využívají nejvýše pět let staré materiály.

Informace o zmiňovaných firmách, které využívají či v nedávné minulosti využívaly služeb ČD, byly čerpány jak z dostupných internetových zdrojů (viz kap. 11), tak z osobních rozhovorů se zaměstnanci ČD.

Zhodnocení **významu jednotlivých stanic pro nákladní přepravu** bylo provedeno na základě objemu v nich uskutečněné nakládky a vykládky v roce 2006. Zjištěný podíl na celkovém množství přepraveného nákladu byl zobrazen pomocí výsečového grafu. **Struktura nákladní přepravy** byla zpracována formou podílů jednotlivých komodit na celkovém objemu přepravy.

Dotazníkové šetření bylo zaměřeno na zjištění míry využití železniční trati Beroun–Rakovník pro nákladní a osobní přepravu největších firem mikroregionu. Na základě informací o přepravě nákladu na sledované trati, poskytnutých žst. Beroun, z nich bylo pro dotazníkové šetření vybráno celkem 12 (viz tab. č. 12, v textu jsou dále uvedeny jen jejich zkrácené názvy). Jedná se tedy o podniky, které využívají či v minulosti využívaly služeb ČD. Každý z nich (s výjimkou Stavebnin Hýskov) navíc vlastní (resp.

vlastnil) vlečku či manipulační kolej, napojující sídlo firmy přímo na železnici. Tuto skutečnost lze považovat za obrovskou výhodu, která by mohla být výraznou motivací pro využívání trati.

Ostatní firmy mikroregionu nebyly do průzkumu zahrnuty a lze je obecně rozdělit do dvou skupin. Zaprvé jsou to menší firmy lokalizované v obcích přímo u trati (např. Spojmat Hýskov, s. r. o.). Vzhledem k objemu jejich výroby je však velmi nepravděpodobné, že by se jim vyplatilo železnici využívat. Druhou skupinu tvoří podniky, které se nacházejí již mimo dosah trati (např. Pila Krušná hora v Otročiněvsi). Pokud by chtěli služeb ČD využít, musely by náklad nejprve převézt automobily k železnici, zde ho přeložit, v místě vykládky vyložit a případně opět automobily převézt na místo určení. Pro tyto firmy je tak jistě výhodnější převézt zboží či suroviny rovnou prostřednictvím automobilové nákladní přepravy, čímž odpadne dvojí nakládka a vykládka.

Tabulka č. 12: Firmy zahrnuté do dotazníkového šetření

železniční stanice	název firmy	poznámka
Beroun – Závodí	Carrier Refrigeration Operation Czech Republic, s. r. o.	vlečka
	Prodej paliv – Milan Vondrák,	manipulační kolej
	Cembrit CZ, a. s. – závod Beroun	vlečka
Hýskov	Savas, s. r. o. – závod Prefa Hýskov	vlečka
	Stavebniny Hýskov	vlečku sice přímo nevlastní, ale vede kolem sídla firmy
Nižbor	Rüchl crystal, a. s. – sklárna Nižbor	vlečka zrušena
Zbečno	Kámen Zbraslav, s. r. o. – kamenolom Sýkořice	manipulační kolej
Roztoky u Křivokláta	Permon, s. r. o.	vlečka
	Lesy Tábor, a. s. – polesí Křivoklát	vlečka
Rakovník	Zemědělské zásobování a nákup Rakovník, a. s. (dále jen ZZN Rakovník)	vlečka
	Procter&Gamble – Rakona, s. r. o.	vlečka
	Lasselsberger, a. s.	vlečka

Zdroj: autorka

Dotazník (viz příloha č. 20) byl vždy zpracováván v průběhu rozhovoru s kompetentním zaměstnancem dané firmy, ve třech případech dokonce přímo s jejím majitelem. Obsahoval celkem 4 základní otázky, na které podle uvedené odpovědi navazovaly otázky dílčí. V **první otázce** bylo zjišťováno, zda současná firma navazuje na nějakou předchozí výrobní či jinou činnost. Protože v minulosti mělo trasování

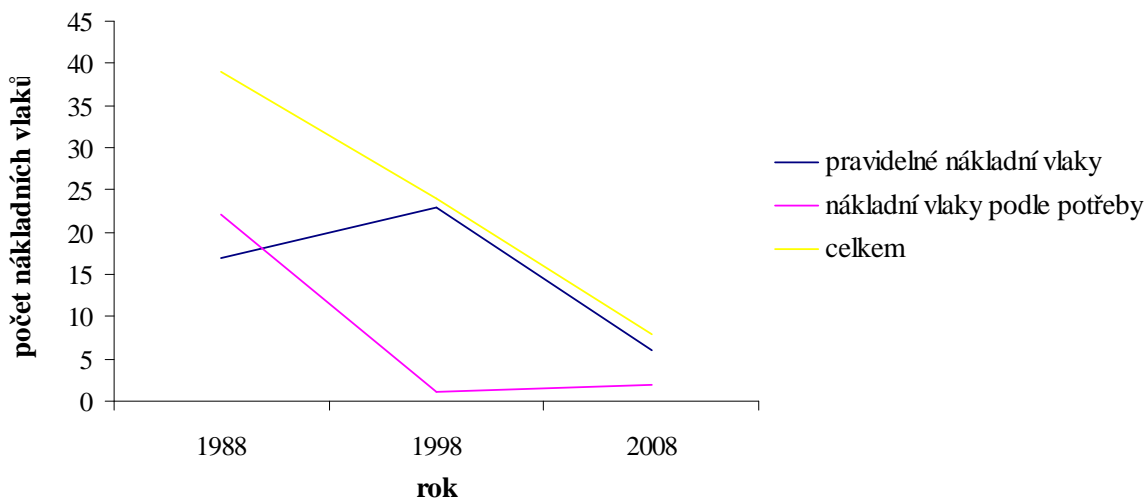
železnice pro lokalizaci průmyslu daleko větší význam než dnes (viz Hlavačka 1990), dá se předpokládat, že ačkoli nemusela mít blízkost trati význam pro firmy současné, dozajista ovlivnila výběr této lokality původními podniky, v jejichž areálech se dnes dotazované společnosti nachází. Zda měla blízkost trati význam i pro výběr sídla současné firmy se dotazovala **otázka č. 2. Třetí otázka** zjišťovala, zda dotyčné firmy využívají či v minulosti využívaly služeb dráhy, a obsahovala navíc další doplňující podotázky. V případě, že daná firma ČD stále využívá, měla uvést hlavní výhody. Pokud ji používala dříve, byly zjišťovány důvody, proč vyměnila tento druh přepravy za jiný. Jestliže společnost železnici nepoužívala nikdy, byly dotazovány jednak hlavní příčiny, jednak se zjišťovalo, zda firma neuvažuje o využití ČD do budoucna. **Poslední otázka** byla zaměřena na využívání železnice pro osobní přepravu zaměstnanců do práce. Podle uvedené odpovědi pak navazovaly podotázky, které se ptaly na spokojenost dojíždějících zaměstnanců s kvalitou služeb ČD, případně zjišťovaly, které jiné způsoby (prostředky) přepravy zaměstnanci při dopravě do práce používají.

6.3 Vývoj nákladní přepravy na trati v posledních 20 letech

Obr. č. 13 zachycuje vývoj počtu nákladních vlaků pravidelných, podle potřeby a celkem (za oba směry dohromady) v posledních 20 letech. Je zřejmé, že v tomto období došlo k obrovskému propadu ve všech těchto kategoriích (pravidelné: $IZ_{1988-2008} = 35 \%$, podle potřeby: $IZ_{1988-2008} = 9 \%$, celkem: $IZ_{1988-2008} = 21 \%$). Vzhledem k tomu, že v 80. letech 20. stol. jezdily i vlaky podle potřeby de facto každý den, je skutečný počet denně jedoucích nákladních vlaků v tomto období 39. Naopak od zhruba druhé poloviny 90. let 20. stol. vlaky podle potřeby nejezdily téměř vůbec. Proto je skutečný počet denně jezdících vlaků totožný s počtem nákladních vlaků pravidelných. Pokud bychom vycházeli z těchto poznatků, byl by pokles nákladní dopravy ještě dramatičtější, než znázorňuje obr. č. 13 ($IZ_{1988-2008} = 15 \%$).

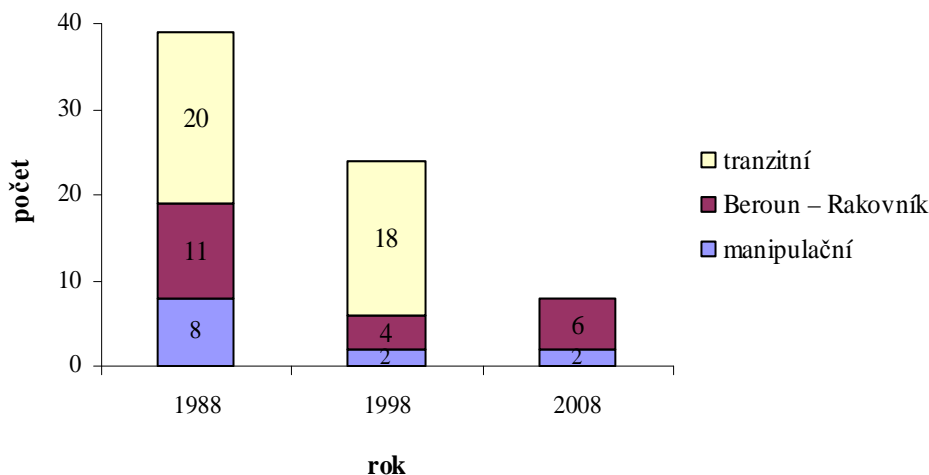
V rozporu s výše popsáním trendem je zajímavý nárůst počtu pravidelných nákladních vlaků zaznamenaný v roce 1998. Ve 2. pol. 90. let 20. stol. totiž byla posílena tranzitní doprava z důvodu dodávky vápence z velkolomu Čertovy schody na odsíření severočeských tepelných elektráren.

Obrázek č. 13: Vývoj počtu nákladních vlaků jedoucích v jednom dni (v obou směrech dohromady) na trati Beroun–Rakovník - 1



Zdroj: sešitové jízdní řády pro trať Rakovník–Beroun za roky 1988, 1998 a 2008

Obrázek č. 14: Vývoj počtu nákladních vlaků jedoucích v jednom dni (v obou směrech dohromady) na trati Beroun–Rakovník - 2



Zdroj: sešitové jízdní řády pro trať Rakovník–Beroun za roky 1988, 1998 a 2008

Na celkovém snížení nákladní přepravy sledované trati se podílí dva odlišné faktory. Zaprvé se jedná o výrazný pokles počtu manipulačních nákladních vlaků ($IZ_{1988-2008} = 25\%$) z důvodu nezájmu místních podniků o využití služeb železnice (viz kap. 6.7). Jestliže před dvaceti lety jezdilo denně 8 manipulačních nákladních vlaků (dohromady za oba směry), a to v úsecích Beroun–Zbečno (Kámen Zbraslav) a Beroun–Hýskov (Savas), v roce 2008 už jezdily jenom 2 (přeprava dřeva v úseku Beroun–

Roztoky). Podobně je na tom i nákladní přeprava mezi koncovými stanicemi Beroun–Rakovník (pokles z 11 na 6 nákladních vlaků).

Druhým a mnohem podstatnějším důvodem je však úplné zrušení tranzitní nákladní přepravy ($IZ_{1988-2008} = 0 \%$!), která byla na počátku 21. stol. přesměrována na elektrifikované tratě (přes Prahu a Ústí nad Labem) z důvodu šetření provozních nákladů. Protože však tento typ nákladní přepravy námi vymezeným mikroregionem pouze projížděl, mělo jeho zrušení negativní dopad jen na pokles zaměstnanosti v tzv. provozních profesích ČD (např. strojvedoucí, výpravčí). Jedná se tak především o pokles významu této trati v rámci celostátní sítě železnic.

Do budoucnosti nelze ve vývoji nákladní přepravy na trati Beroun–Rakovník očekávat nějaké výraznější změny. K 1. 12. 2007 totiž vznikla samostatná dceřiná společnost pro nákladní přepravu ČD Cargo, a. s., která bude s velkou pravděpodobností pokračovat ve změně trendů se zaměřením na ty druhy přepravy, které přináší maximální přidanou hodnotu (např. přeprava ucelených vlaků a skupin vozových zásilek, resp. nové přepravní systémy). Těmi v zásadě přeprava samostatných vozových zásilek a jejich soz klasickou technologií (z menších stanic do stanic seřaďovacích a naopak) nejsou, pokud se zásadně nezefektivní jejich provoz.

6.4 Současný význam sledované trati v porovnání s jinými tratěmi

Největší počet **pravidelných nákladních vlaků** samozřejmě jezdí po hlavních tratích Beroun–Plzeň a Beroun–Praha přes Karlštejn. Proti nim jich trať Beroun–Rakovník vykazuje pouze necelou šestinu. Přestože se trať Zdice–Protivín řadí také mezi hlavní, pravidelná nákladní přeprava je zde provozována dokonce v o něco menší míře než na námi sledované trati. Ve srovnání se zbývajícími regionálními tratěmi zaujímá Beroun–Rakovník druhé místo (za tratí Beroun–Praha přes Rudnou), přičemž pravidelných nákladních vlaků na ostatních „lokálkách“ jezdí už jen minimálně.

Nákladní přeprava podle potřeby již v dnešní době nemá pro hodnocení významu trati potřebnou vypovídající hodnotu, neboť udává pouze maximální množství vlaků, které je možné vzhledem k technickým parametrům trati (např. počet dopraven na trati, jednokolejný či víceokolejný provoz apod.) „vyjezdit“ za jeden den. Zatímco v minulosti jezdily tyto vlaky de facto denně, dnes jezdí zcela mimořádně. Pod jejich číslem se tak nejčastěji vedou vlaky odkloněné od původní trasy (typicky např. pro Beroun–Rakovník, Rakovník–Bečov nad Teplou, Zdice–Protivín).

Množství **manipulačních nákladních vlaků** vypovídá o míře využití dané trati místními podniky. V porovnání s ostatními, je trať Beroun–Rakovník firmami ve sledovaném území využívána minimálně (jeden pár vlaku Beroun–Roztoky), což bylo potvrzeno i v dotazníkovém šetření.

S výjimkou hlavní trati mezi Prahou a Plzní, která je elektrifikovaná, dnes již **tranzitní vlaky** na ostatních tratích prakticky nejezdí. Uvedené počty pro tratě Zdice–Protivín a Rakovník–Lužná u Rakovníka se týkají pouze vlaků jedoucích podle potřeby. V prvním případě se jedná o výše popisovanou „rezervu“ pro případné odklony z trati Praha–České Budějovice přes Tábor, v druhém pak o mimořádnou zátěž pro firmu Procter&Gamble vedenou z Polska.

Z vybraných regionálních tratí vykazuje Beroun–Rakovník nejvíce nákladních vlaků, jedoucích beze změny zátěže mezi výchozí a konečnou stanicí. Mezi Prahou a Plzní totiž jezdí tzv. tranzitní vlaky se zpracováním se zastávkou v Berouně, kde se na seřazovacím nádraží odvěsí zátěž pro Rakovník, která je do něj následně přepravena po námi sledované trati.

Tabulka č. 13: Počet nákladních vlaků podle typu jedoucích v jednom dni (v obou směrech dohromady) pro jednotlivé tratě za rok 2008

typ nákladních vlaků název trati	pravidelné	podle potřeby	tranzitní	mezi výchozí a konečnou stanicí	manipulační
Beroun–Rakovník	6	2	0	6	2
Rakovník–Louny	0	2	0	0	2
Rakovník–Lužná u Rakovníka	2	4	2	0	4
Rakovník–Bečov nad Teplou	3	2	0	0	5
Rakovník–Mladotice	0	2	0	0	2
Zdice–Protivín	5	13	7	7	4
Lochovice–Zadní Třebaň	2	4	0	0	6
Beroun–Plzeň	42	23	61	0	4
Beroun–Praha přes Karlštejn	38	48	80	2	4
Beroun–Praha přes Rudnou	9	6	0	5	10

Zdroj: sešitové jízdní řády pro dané tratě za rok 2008

6.5 Význam jednotlivých železničních stanic trati

Z hlediska nakládky a vykládky jsou Beroun a Rakovník samozřejmě jádrem celého mikroregionu. Své postavení získaly jednak díky dlouholeté průmyslové tradici (viz kap. 5.1), jednak díky výhodné dopravní poloze s napojením na významnější tratě (Beroun–Praha přes Karlštejn, Beroun–Plzeň, Rakovník–Praha).

Vzhledem k tomu, že v případě stanice Beroun nelze ze statistik jednoznačně rozlišit, po které trati (Praha–Plzeň, Beroun–Protivín, Beroun–Praha přes Rudnou, Beroun–Rakovník) či vlečce (z lomu Čertovy schody, z královských cementáren a železáren) byly jednotlivé komodity přepravovány, bylo nutné vyčlenit jej z veškerých výpočtů, neboť by došlo ke značnému zkreslení zjištěných výsledků.

Na druhou stranu bylo možné do analýzy zahrnout Rakovník, jelikož nákladní přeprava je zde dnes zprostředkována (až na drobné výjimky) výhradně po námi sledované trati. Rakovník se tak stává z hlediska nákladní přepravy nejdůležitější železniční stanicí trati, neboť mu náleží 86% podíl na celkové nákladní dopravě sledované trati (viz příloha č. 21).

Menšími stanicemi na trati, kde se v současné době ještě nakládka a vykládka v minimální míře (14 % z celkové nákladní přepravy trati) uskutečňuje, jsou Beroun–Závodí, Nižbor, Zbečno a Roztoky. Z dotazníkového šetření i osobních rozhovorů se zaměstnanci železnice vyplývá, že ve všech těchto stanicích došlo v průběhu 90. let 20. stol. k dramatickému útlumu nákladní přepravy a do budoucna nelze ani očekávat zásadnější změny v tomto vývoji. Ačkoli tedy několik větších firem mikroregionu přímo vlastní vlečku či manipulační kolej, napojující výrobní závod na železniční síť, využívají ji pro přepravu nákladu dnes jen zcela výjimečně. Příčiny, proč tomu tak je, byly zkoumány prostřednictvím dotazníku, určeného právě těmto podnikům, a jsou shrnuty v kap. 6.7. Většina firem vlečky ještě nezrušila a stále je udržuje ve funkčním stavu ze dvou důvodů. Buď si chce ze strategických důvodů ponechat možnost přepravy po železnici do budoucna, nebo jim v tom brání vysoká finanční náročnost na jejich odstranění (např. nutnost celkové rekultivace krajiny stanovené zákonem). Výjimkou je pouze nižborská sklárna Rückl Crystal, která k jejímu zrušení přistoupila již v 90. letech 20. stol.

6.6 Struktura nákladní přepravy

Z přílohy č. 22 je patrné, že dominující přepravovanou komoditou je **chemie** (rok 2006: 72 %), dovážená výhradně do Rakovníka, kde v roce 2006 tvořila 83% (v roce 2004 dokonce 98%) podíl z celkové přepravy stanice. Hlavním objednavatelem přepravy byla firma Procter&Gamble vyrábějící prací prostředky. Protože se jedná o dobře zavedenou firmu s dlouholetou tradicí, dá se očekávat, že i v budoucnu bude využívat služeb ČD a nákladní přeprava tak na námi sledované trati zcela nezanikne.

Druhé místo v objemu přepraveného množství zaujímá **dřevo a papírenské výrobky** (rok 2006: 13 %). Jedná se o jedinou komoditu, nakládanou ve všech výše jmenovaných menších stanicích trati. Služeb ČD zde využívají nebo v nedávné minulosti využívaly např. tyto firmy: Vojenské lesy a statky ČR, s. p. – divize Hořovice (Beroun–Závodí); těžařská společnost CE Wood, a. s. (Nižbor); společnost se zaměřením na výrobu a prodej dřevěného uhlí 1. Křivoklátská lesní, s. r. o., Lesnická společnost Buková, s. r. o., Less&Forest, s. r. o. – pobočka Bohdaneč, společnost se zaměřením na obchod se dřevem JCL – obchod, a. s. (Zbečno); Lesy Tábor, a. s. – Polesí Křivoklát, Lesy České republiky, s. p., společnost se zaměřením na těžbu dřeva a hospodaření v lesních porostech Solitera, s. r. o., KDOS, s. r. o., REBOK, s. r. o. (Roztoky).

Vyšší podíl z celkové nákladní přepravy trati (rok 2006: 11 %) zaujímají dále **potravin**. Zatímco ještě v roce 2005 se uskutečnila nakládka v Rakovníku (95 % z celkového množství přepravených potravin; ZZN Rakovník) a Berouně–Závodí (ZZN Beroun, a. s.), o rok později už to bylo jen v první zmiňované železniční stanici (12 % z celkové nákladní přepravy Rakovníka).

Železo a strojní výrobky mají v celkové přepravě již jen doplňkový charakter (rok 2006: 4 %). V roce 2006 byla tato komodita překládána výhradně v Rakovníku (dovoz materiálu do prodejny hospodářských potřeb v areálu ZZN Rakovník, dnes již zajišťovaný automobilovým dopravcem Ferona, a.s. – Velkoobchod hutním materiálem), v předchozích letech navíc i v Nižboře či Zbečně (Permon).

Do roku 2005 se po trati v malé míře (podíl za rok 2004 činil 0,3 %) dopravovaly také **stavebniny** (Beroun–Závodí: Cembrit CZ; Hýskov: Savas; Nižbor¹⁶; Zbečno: Kámen Zbraslav). Ve stanici Beroun–Závodí se ještě uskutečňuje pravidelná vykládka **uhlí** pro firmu Prodej Paliva – Vondrák Milan.

¹⁶ Protože se jednalo pouze o jeden vůz za rok 2004, lze se domnívat, že byl po železnici dopraven materiál na rekonstrukci místního mostu, která v tomto roce proběhla.

6.7 Výsledky dotazníkového šetření

Otázka č. 1: „Navazuje společnost na nějakou předchozí výrobní či jinou činnost?“

Bylo zjištěno, že 11 z 12 dotazovaných společností přímo navazuje na činnost podniků s dlouholetou a často věhlasnou tradicí (viz kap. 5.1). Ve většině těchto případů nebyla výroba zásadním způsobem změněna, spíše došlo k jejímu rozšíření a modernizaci, často po vstupu zahraničních partnerů (např. Linde Frigera–Carrier Corporation, Cembrit CZ–Dansk Eternit Holding, RAKO–Lasselsberger, Rakona–Procter&Gamble). Jedinou nově vzniklou firmou jsou Stavebniny Hýskov, které pro svou činnost využívají část areálu bývalé společnosti Prefa Hýskov.

Otázka č. 2: „Měla na vznik dnešní společnosti vliv lokalizace v těsné blízkosti železniční tratě?“

Podle respondentů měla blízkost železniční trati vliv na vznik 5 z 12 dnešních společností. Jedná se především o firmy, které i v současné době využívají pro přepravu zboží či surovin služeb železnice.

Pokud by se však otázka týkala vlivu železnice na vznik původních podniků (např. Prefa Hýskov, sklárna v Nižboru, Permon, Rakona, RAKO), lze se domnívat, že hrál tento faktor podstatnou roli. Tuto domněnku potvrzuje i skutečnost, že všechny tyto společnosti vlastnily (a většina stále vlastní) vlečku či manipulační kolej. To dokládá, že původní podniky v minulosti určitě služeb železnice využívaly ve velké míře, a tedy své sídlo s velkou pravděpodobností záměrně situovaly právě do blízkosti dráhy.

Otázka č. 3: „Využívá společnost železniční nákladní přepravu?“

Na otázku č. 3 kladně odpovědělo 5 respondentů (Prodej paliv–Milan Vondrák, Lesy Tábor, ZZN Rakovník, Procter&Gamble, Lasselsberger).

Pozitivní úlohu železnice spatřují především v přepravě většího objemu materiálu (Procter&Gamble, Savas) a v přepravě na velké vzdálenosti (ZZN Rakovník na Moravu, do Polska; Lasselsberger do zemí bývalého východního bloku). Jedním z důvodů je i určitá setrvačnost ve využívání již zavedených způsobů přepravy (Lesy Tábor).

Přesto však lze konstatovat, že tři z těchto firem (ZZN Rakovník, Procter&Gamble, Lasselsberger) ve stále větší míře využívají i přepravu automobilovou. V praxi jim totiž dopravu stále častěji zajišťují sami dodavatelé surovin nebo zákazníci, kteří pro tuzemsko volí raději levnější a flexibilnější kamionovou přepravu.

Celkem 6 z dotazovaných podniků uvedlo, že železnici využívalo pouze v minulosti (např. Kámen Zbečno, Savas ještě po roce 2000), a jeden (Stavebniny Hýskov) ji nevyužíval nikdy.

Z přílohy. č. 23 je názorně vidět, že nejčastějšími důvody nespokojenosti se železnicí je nízká úroveň jí poskytovaných služeb. Jedná se především o celkově nízkou flexibilitu, vysokou přepravní cenu, nízkou rychlost přepravy, nutnost meziskladů a obtížnější nakládku a překládku. Dalšími příčinami jsou i celkový pokles výroby jednotlivých společností či přesunutí jejich sídla dále od trati (např. Permon). Jak již bylo řečeno dříve, i zde hraje roli konkurence kamionové dopravy, kterou zajišťují sami dodavatelé resp. objednavatelé (např. Rückl crystal, Permon).

Pořadí (závažnost) výše uvedených příčin však nelze brát absolutně. Jedná se pouze o jejich sumarizaci pro dotazované firmy. Je totiž nutné si uvědomit, že důvody pro zastavení resp. nenavázání vzájemné spolupráce s ČD se významně liší podle zaměření a možností každé společnosti. Co pro jednu představuje limitující faktor, nehraje pro druhou žádnou roli. Typickým příkladem mohou být firmy Carrier Refrigeration Operation Czech Republic a Savas. Pro prvně jmenovanou nepředstavuje vzhledem k obratu výroby přepravní cena větší problém. Na druhou stranu však její areál dosáhl svého plošného maxima a firma nemůže dále expandovat, jelikož je omezena okolní zástavbou. Z úsporných důvodů zde proto chybí skladovací prostory a výrobky je nutné převážet kamiony bezprostředně po jejich výrobě. Naproti tomu firma Savas sice disponuje rozsáhlým areálem s dostatkem meziskladů (bývalá Prefa Hýskov), ale vzhledem ke stálému poklesu expedice výroby se již jejich přeprava po železnici nevyplatí.

Otázka č. 4: „Využívají zaměstnanci společnosti železnici k dopravě do zaměstnání?“

Na úvod je nutné poznamenat, že dotazovaní zástupci firem neměli prakticky žádné informace o způsobu dojíždění svých pracovníků do zaměstnání. Z hlediska fungování společnosti pro ně nemá shromažďování podobných údajů význam, a je tedy věcí každého pracovníka, jakým způsobem se do zaměstnání dopraví. Všechny odpovědi týkající se této části průzkumu jsou proto pouhé hrubé odhady.

Tři čtvrtiny podniků v dotazníkovém šetření uvedlo, že sice jejich někteří pracovníci využívají železnici k dopravě do zaměstnání, jejich podíl je však v rámci celkového množství minimální. Ve větších firmách nepřesahuje odhad 10 %, ve firmách do 10 zaměstnanců se jedná vždy maximálně o jednoho pracovníka. Přesto lze konstatovat, že tito dojíždějící jsou se službami dráhy (např. jízdní řád, frekvence či spolehlivost spojů) vcelku spokojeni (viz příloha č. 25). ČD dokonce zbudovaly na žádost firmy Procter&Gamble v její blízkosti železniční zastávku Rakovník–zastávka, sloužící převážně pro dopravu jejích pracovníků do zaměstnání. Vzhledem k tomu, že pracující nedojíždějí do firem po železnici z větší dálky, je otázka návaznosti spojů bezpředmětná.

Jak již bylo uvedeno, nelze zjistit podíl přepravených osob dotazovaných firem podle dopravního prostředku. Příloha č. 25 proto znázorňuje pouze podíl firem využívajících daný způsob dopravy (vyjma železniční) do zaměstnání. Nejvyužívanější dopravou do zaměstnání je jednoznačně individuální automobilová doprava, kterou využívají pracovníci všech dotazovaných podniků (s výjimkou obchodu s palivem v Berouně–Závodí, kde jsou všichni zaměstnanci místní). Značné využívání dopravy autobusy, motocykly, bicykly a pěšky nasvědčuje tomu, že velká část zaměstnanců je buď místních, nebo dojíždějí pouze na krátkou vzdálenost. Sdílenou automobilovou dopravu využívají pracovníci jen ve dvou firmách (Permon, Lesy Tábor), dopravu pro své zaměstnance, a to pouze o víkendech, zajišťuje pouze firma Procter&Gamble.

Z dotazníkového šetření vyplývá nezpochybnitelný vliv železnice na vznik největších průmyslových podniků mikroregionu, založených na konci 19. a počátku 20. stol. Její význam však především v průběhu 90. let 20. stol. značně klesl. Zatímco ještě do 80. let 20. stol. byla trať místními podniky plně využívána (o čemž svědčí zřizování vleček a manipulačních kolejích k jejich sídlům), na počátku 21. stol. se těžiště přepravy přesouvá především na kamionovou dopravu, a železnice tak hraje již jen okrajovou roli. Důvody tohoto pro dráhy nepříznivého trendu lze hledat především v nižší přepravní ceně, větší flexibilitě, rychlosti a komfortu automobilové dopravy, kterou navíc stále častěji zajišťují dovozci surovin a materiálů nebo naopak sami odběratelé. Regionální firmy tak ztrácejí možnost přímo ovlivnit výběr druhu přepravy. Nezanedbatelným faktorem je dále i celkový pokles výroby místních podniků. Souhrnem lze říci, že se stanovená hypotéza o poklesu významu trati pro nákladní přepravu v souladu s celorepublikovým trendem potvrdila.

6.8 Závěr

V této kapitole byl prokázán značný pokles významu nákladní přepravy na trati Beroun–Rakovník, na kterém se podílelo jednak úplné zrušení tranzitní přepravy z důvodu jejího převedení na úspornější elektrifikované tratě, jednak nezájem místních firem o přepravu po železnici. V dotazníkovém šetření bylo zjištěno, že důvody, proč tyto podniky nevyužívají dráhu, byly totožné s obecně diskutovanými problémy (viz kap. 2). Oproti jiným lokálním tratím však na trati Beroun–Rakovník nákladní doprava (i když v minimální míře) přesto stále ještě funguje. Obě stanovené hypotézy se tak potvrdily beze zbytku.

7 Význam železnice pro osobní dopravu

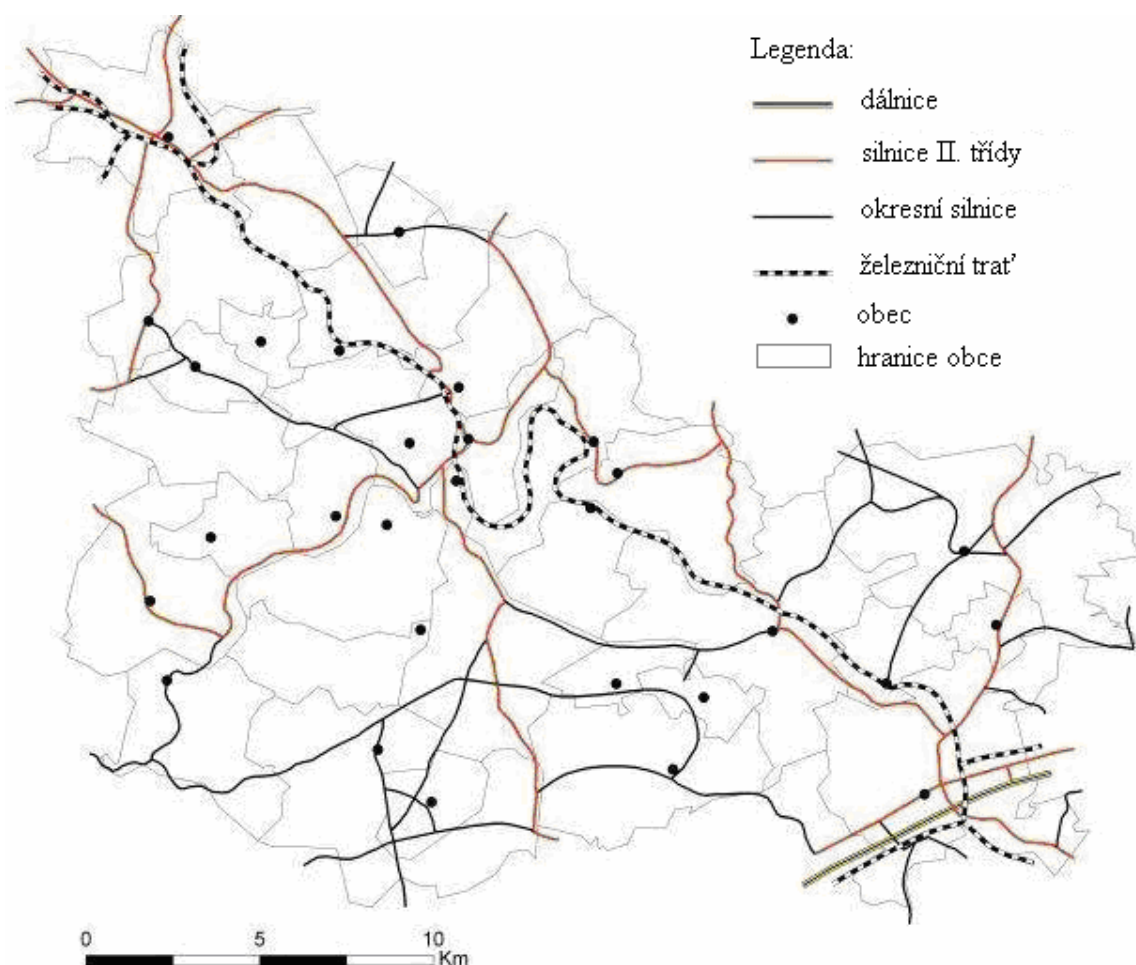
V rámci celospolečenských změn po roce 1989 došlo k proměnám životních hodnot a potřeb jednotlivců. Jedním z důsledků je i nadměrné využívání individuální automobilové dopravy, což se negativně odráží nejenom v kvalitě životního prostředí, ale i v přetížení silniční sítě, či rostoucí celkové spotřebě pohonných hmot a energií. Možné řešení tohoto palčivého problému lze hledat v nabídce kvalitní veřejné hromadné dopravy v rámci integrovaného dopravního systému (dále jen IDS), jakožto nejvyšší formy spolupráce mezi jednotlivými dopravci a poskytovateli dotací (tj. krajů, měst a obcí). Předpokladem je propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho funkčního celku prostřednictvím jednotných přepravních podmínek a tarifů (např. zavedení odbavování cestujících prostřednictvím čipových karet v různých dopravních prostředcích), dopravní koordinace jízdních řádů různých linek, návaznosti mezi jednotlivými spoji či jednotného informačního systému včetně propagace. Cílem IDS je zajistit všem obyvatelům shodné možnosti využití hromadné dopravy, zvýšit počet cestujících ve veřejné dopravě, omezit negativní vlivy individuální automobilové dopravy, zrušit neefektivní souběžné spoje a nabídnout větší rozsah dopravní obslužnosti v určitém regionu.

Zastupitelstvo Středočeského kraje na svém zasedání dne 27. 6. 2005 schválilo Návrh Integrovaného dopravního systému Středočeského kraje (dále jen SID) a s ním úzce související Návrh Tarifu Integrovaného dopravního systému ve Středočeském kraji a Standardy dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě (www.kr-stredocesky.cz). Na území regionu zasahují celkem tři tarifní zóny SID, a to Beroun (do SID začleněno 1. října 2006, označení linek: C), Rakovník (provoz SID zahájený 20. prosince 2005, označení linek B) a Kladno (v průběhu let 2004–2005 zavedena tzv. Kladenská integrovaná doprava – KLID, začleněná do SID 1. září 2006, označení linek A).

Celá kapitola je ve vztahu k analýze vyjížďky do zaměstnání (viz kap. 8) zaměřena na zhodnocení kvality dopravní obslužnosti ve sledovaném území v průběhu jednoho průměrného pracovního dne. Aby došlo k eliminaci výjimek v jízdních řádech z důvodů svátků, letního období apod., bylo pro tyto účely zvoleno konkrétní datum: středa 16. dubna 2008. Tato studie si klade za úkol ověřit, zda v mikroregionu došlo k naplnění myšlenek IDS. Opravdu mají všechny obce srovnatelné možnosti využití veřejné hromadné dopravy? Spolupracují zde jednotlivé druhy dopravy a jejich dopravci, nebo si

naopak konkurují? Jsou jejich jízdní řády dostatečně koordinované, aby mohly zajistit bezproblémovou a pro cestující komfortní návaznost spojů? Je nabídka služeb veřejné hromadné dopravy natolik kvalitní a atraktivní, aby podminila snížení neustále rostoucího významu individuální automobilové dopravy? Zodpovězení těchto základních otázek by mělo vést nejen k poznání celkové dopravní situace v řešeném území, odhalení jejích případných nedostatků a problémů, ale mělo by také zásadním způsobem přispět k pochopení problematiky vyjížďky za prací.

Obrázek č. 15: Silniční a železniční síť v mikroregionu



7.1 Autobusová doprava

7.1.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Jedním z nejvýznamnějších dopravních prostředků pro cestu do zaměstnání a škol je autobus. Cílem této kapitoly je proto zjistit, jací autobusoví přepravci v mikroregionu působí, kolik autobusových linek zde provozují, zda tyto linky pokrývají celé sledované území a zda si jednotliví autobusoví dopravci vzájemně nekonkurují.

7.1.2 Zdroje dat a metodické postupy

Veškeré informace obsažené v následující stati byly čerpány z internetových stránek a jízdních řádů jednotlivých autobusových dopravců (viz kap. 11). Nejprve byly zjištěny všechny linky projíždějící mikroregionem (viz příloha č. 26) a poté byl sumarizován počet jejich spojů v jednom pracovním dnu v obou směrech. Význam jednotlivých dopravců byl hodnocen na základě jejich podílu na celkovém součtu spojů sledovaného území.

7.1.3 Doprovci a jejich linky

Co do počtu linek největší přepravce nejen Berounské oblasti SID, ale i celého mikroregionu je firma PROBO TRANS Beroun, s. r. o., která je součástí dopravně obchodního koncernu PROBO. Společnost zajišťuje městskou hromadnou dopravu (dále jen MHD) na katastru města Beroun a integrovaných obcí (Králov Dvůr, Hýskov, Nižbor) či jejich částí (Zdejcina, Jarov, Hostím, Popovice, Stradonice, Žloutkovice), příměstskou (Berounsko, Hořovicko, Praha-západ), dálkovou (Jihočeský, Plzeňský kraj), mezinárodní (Německo, Slovensko), smluvní a zájezdovou autobusovou (tuzemskou i zahraniční) dopravu (<http://probotrans.beroun.probo.cz>). Na námi sledovaném území provozuje PROBO TRANS Beroun celkem 7 linek příměstské dopravy a 1 linku MHD (viz příloha č. 27). S více než 50% podílem všech autobusových spojů se jedná o jasně dominujícího autobusového přepravce mikroregionu.

Převahu v Kladenské oblasti SID a zároveň také severní části mikroregionu provozuje ČSAD MHD Kladno, a. s. Tato firma zajišťuje přepravu na šesti příměstských autobusových linkách Pražské integrované dopravy, MHD města Kladno a dalších sedmi integrovaných obcí, linkovou přepravu zejména v rámci okresu Kladno i mezinárodní linky (např. Slovensko, Chorvatsko) (www.csadkladno.cz). S počtem 6 linek a zhruba třetinou všech dopravních spojů mikroregionu se stává druhým nejdůležitějším dopravcem.

Největší dopravní firmou zbývající Rakovnické oblasti SID je ANEXIA, s. r. o. Mezi její hlavní činnosti patří mezinárodní a vnitrostátní nákladní doprava, expedice, osobní doprava, skladování a logistika, opravy a údržba nákladních vozidel a autobusů (www.anexia.cz). V námi sledované oblasti provozuje 6 autobusových linek a zprostředkovává více než 10 % všech spojů, a to výhradně v obcích rakovnického okresu.

Kromě výše uvedených tří velkých dopravců SID zajišťuje v mikroregionu dopravní obslužnost navíc soukromá firma Autobusová doprava Kohout, s. r. o., působící pouze na Rakovnicku. Přestože počtem 2 linek a 2% podílem spojů má spíše doplňkový charakter, zahušťuje autobusovou síť a pro řadu obcí a jejich částí dokonce představuje jediného (Městečko, Kalubice) nebo dominantního (Křivoklát, Roztoky) přepravce. Velký význam má také návaznost na linky PROBO TRANS Beroun, ANEXIA a spoje ČD, která výrazně zkvalitňuje dojížďku obyvatelstva do zaměstnání a škol.

V rámci mikroregionu zcela ojedinělou službu nabízí obec Račice, která ze svých vlastních zdrojů financuje školní autobus, zavázející místní děti do (resp. z) mateřských a základních škol v Roztokách a Křivoklátě. Protože se jedná o spoj, který zajišťuje pouze dojížďku do škol a nemá tedy význam pro dojížďku do zaměstnání, nebude s ním dále počítáno.

7.1.4 Závěr

Bylo zjištěno, že v mikroregionu působí celkem čtyři autobusoví dopravci, kteří celkovým počtem 22 linek pokrývají celé jeho území. Na Berounsku je to firma PROBO TRANS Beroun, na Rakovnicku ANEXIA a v severovýchodní části mikroregionu ČSAD MHD Kladno. Dopravní propojení obcí uvnitř sledovaného území navíc zprostředkovává soukromá Autobusová doprava Kohout. Jak je patrné z přílohy č. 26 všichni tito dopravci se vzájemně dobře doplňují, takže zde nedochází k nežádoucí duplicitě spojů a plýtvání veřejnými prostředky.

7.2 Železniční doprava

7.2.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Tato část práce se zaměřuje na další druh veřejné osobní dopravy, kterým je železnice. Bude zjištěn počet spojů trati Beroun–Rakovník, jedoucích v průběhu jednoho pracovního dne (za oba směry dohromady), a tento počet bude porovnán s vybranými tratěmi v blízkém okolí mikroregionu. Dále bude zjišťována návaznost spojů sledované trati a tratí, které je možné s ohledem na centra dojížděky do zaměstnání využít. V další části bude provedeno srovnání počtu cestujících trati Beroun–Rakovník v dubnu a červenci, aby se prokázalo, zda se v letním období projevuje rekreační dojížděka, neboť jak bylo zjištěno dříve, nachází se podél této dráhy množství chatařských osad a celkově vysoký podíl objektů druhého bydlení. Na závěr budou zjišťována hlavní centra dojížděky sledované trati.

V rámci tohoto tématu byly stanoveny tyto dílčí hypotézy:

- 1.) Nabídka počtu spojů trati Beroun–Rakovník je pro potřeby mikroregionu dostačující a v porovnání s ostatními lokálními tratěmi spíše nadprůměrná. Jejich návaznost na spoje jiných tratí je však nevyhovující.
- 2.) Množství cestujících na trati Beroun–Rakovník je v letním období vyšší díky rekreační dojížděce, což se projeví i na zvýšení počtu vystupujících v obcích s vysokým podílem objektů druhého bydlení.
- 3.) Podíl vystupujících bude pro Beroun i Rakovník srovnatelný.

7.2.2 Zdroje dat a metodické postupy

Informace o **počtu spojů** a jejich návaznosti na spoje ostatních tratí byly čerpány z jízdních řádů ČD pro rok 2008, uveřejněných na internetových stránkách www.portal.idos.cz. Pro zjištění kvality dopravní obslužnosti na trati Beroun–Rakovník byl porovnán počet jí nabízených spojů a dalších 9 tratí, které již byly sledovány v kap. 6.4. Z důvodu zjednodušení zpracování dat vzhledem k poměrně značně komplikované dopravní situaci na jednotlivých tratích, byly do celkového počtu spojů zahrnuty všechny spoje jedoucí po dané trati v jednom pracovním dnu bez ohledu na výchozí a cílovou stanici.

Při hodnocení **návaznosti** byl za přípoj považován spoj s co nejkratší dobou čekání na přestup, která však nepřesahovala 60 minut. Aby mohla být hodnocena celková

koordinace jízdních řádů, byly vyhledány i spoje, které se se spoji sledované trati míjí o maximálně 15 minut. Zjištěné skutečnosti jsou názorně zachyceny v tab. č. 14. Ve vybraných případech bylo navíc použito také srovnání s možnostmi autobusové a automobilové dopravy.

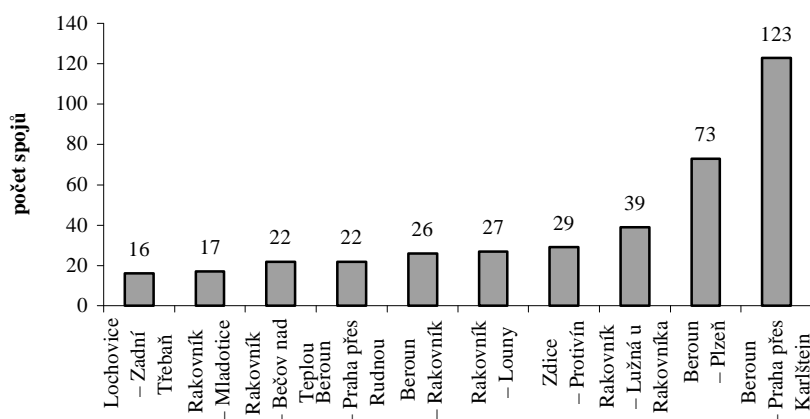
Aby měly ČD přehled o množství svých zákazníků, provádí třikrát ročně (jaro, léto, podzim) tzv. sčítací kampaně. Jsou založeny na počítání nastupujících a vystupujících cestujících v každé stanici a v každém vlaku na železniční síti. Protože cílem této práce je mimo jiné i posouzení významu trati pro rekreační dojížďku, která se vzhledem k charakteru území (viz kap. 5.3) uskutečňuje v létě, bylo pro srovnání pracováno s **počtem cestujících za měsíc duben a červenec**. Aby mohl být posouzen také vývoj počtu cestujících, byla data sledována v období 2000–2006. Jelikož se jedná o interní materiály ČD, byly všechny informace zpracovány pouze formou podílů, indexů změn a v grafu nebyl použit popis osy y. V další části byl zpracován také podíl vystupujících v jednotlivých zastávkách trati opět za měsíce duben a červenec (rok 2006).

7.2.3 Počet spojů na sledované trati a jejich srovnání s jinými tratěmi

V roce 2008 bylo pro trať Beroun–Rakovník zjištěno v jednom pracovním dnu celkem 26 spojů (za oba směry dohromady), z toho pouze jeden pár rychlíku „Bezdrav“ na trase České Budějovice–Most, který staví kromě Berouna a Rakovníku ještě ve Zbečně, Roztokách a Křivoklátku. Ostatní vlaky jsou osobní a jezdí vždy v celé délce trati se zastavením ve všech železničních stanicích a zastávkách. Zajímavostí a velkým turistickým lákadlem je zařazení historického vlaku „Křivoklát expres“ (viz příloha č. 28), který jezdí z Prahy–Braníku do Lužné u Rakovníka a zpět několikrát do roka.

Z porovnávaných tratí (viz obr. 16) vykazují samozřejmě nejvíce spojů trati hlavní (Beroun–Praha přes Karlštejn, Beroun–Plzeň, Zdice–Protivín). Oproti nejvytíženější trati Beroun–Praha přes Karlštejn (123 spojů denně za oba směry dohromady) má námi sledovaná trať spojů zhruba pětinu (26 spojů). Mezi zbývajících 7 regionálními tratěmi vykazuje frekvenci spojů lehce nadprůměrnou (průměr regionálních tratí je 24 spojů). Nejvíce spojů bylo zjištěno na trati Rakovník–Lužná u Rakovníka (39 spojů), což je jakási spojka mezi hlavními tratěmi Praha–Chomutov a Rakovníkem, která umožňuje zejména dojížďku do Prahy. Trať Beroun–Rakovník má oproti ní zhruba dvě třetiny spojů. Naopak nejméně vytíženou tratí je Lochovice–Zadní Třeboň, po které jezdí v porovnání s tratí Beroun–Rakovník asi jen 60 % spojů.

Obrázek č. 16: Počet spojů v jednom pracovním dnu pro jednotlivé trati za rok 2008



Zdroj: jízdní řád ČD pro rok 2008

7.2.4 Návaznost spojů sledované trati a vybraných tratí

Vzhledem k tomu, že část ekonomicky aktivního obyvatelstva dojíždí za prací do měst mimo sledované území (viz kap. 8), která jsou dosažitelná po železnici (Beroun, Plzeň, Králův Dvůr, Kladno), byla zjišťována míra pohodlí cestování na základě kvality návaznosti spojů mezi trati Beroun–Rakovník a vybranými tratěmi.

Nejsilnějším centrem dojížďky za hranice mikroregionu je **hlavní město**, které je odtud dostupné buď přes Beroun¹⁷ nebo Rakovník. Z porovnání délek jednotlivých tratí (Beroun–Rakovník 44 km, Beroun–Praha 43 km, Rakovník–Praha 73 km) vyplývá, že cestovat do Prahy přes Beroun je kilometricky výhodnější počínaje stanicí Pustověty. Protože pro žádnou z obcí v úseku Pustověty–Rakovník nepředstavuje Praha centrum dojížďky, je sledování návaznosti spojů v Rakovníku bezpředmětné. Naproti tomu v úseku Pustověty–Beroun je již pro všechny obce se železniční zastávkou (s výjimkou Pustovět) dojížďka do Prahy významná. Za zmínku stojí, že z celé rakovnické části řešeného území cestují do hlavního města za prací obyvatelé výhradně z obcí se železniční zastávkou a tyto obce také jako jediné preferují při cestě do zaměstnání vlak (viz kap. 8.6). Z tohoto důvodu je jistě zajímavé zjistit, jaké pohodlí poskytuje svým zákazníkům právě tento způsob přepravy. Časová dostupnost Prahy (Hlavní nádraží) z Berouna je po železnici 38 minut rychlíkem a 52 minut osobním vlakem. V tomto ohledu je tedy výhodnější autobusová doprava, neboť z Berouna dosáhne Prahy (Nových Butovic) po dálnici D5 již za pouhých 25 minut. Při dopravě autobusem je však nutné k další cestě do centra využít metro, čímž se rozdíly v obou uvedených druzích dopravy snižují. Při detailnějším rozboru vlakových

¹⁷ Z Berouna do Prahy vedou dvě tratě: přes Karlštejn a přes Rudnou. Z důvodu výhodnějšího časového spojení byla vybrána prvně jmenovaná.

spojů (viz tab. č. 14) bylo zjištěno, že s výjimkou jednoho ranního (směr Praha–Rakovníka) a nočního (směr Rakovník–Praha) vlaku je zajištěn přípoj ke všem spojům, jedoucím po sledované trati v obou směrech. Z celkových 12 přípojů ve směru Rakovník–Praha jich je 9 na osobní vlak a pouze 3 na rychlík, čímž je prodloužena doba dojížděky až o 15 minut. Velmi nepříjemný je dále fakt, že celkem ve 4 případech míjí vlak od Rakovníka rychlík na Prahu o pouhých 4–10 minut, což svědčí o špatné koordinaci jízdních řádů příslušných tratí. Jako vyhovující je na druhou stranu možné hodnotit čekací dobu na přestup, která je v průměru do 10 minut. V opačném směru je pak v tomto ohledu situace ještě o něco příznivější, neboť cestující zde čeká na přípoj v průměru jen 8,5 minuty.

Protože pro Rakovník je jedním z center dojížděky **Plzeň**, bylo zjišťováno jejich vzájemné nejvýhodnější vlakové spojení. To může vést buď přes Beroun, nebo přes Blatno u Jesenice (dále jen Blatno). Obě varianty jsou si v řadě ohledů podobné. Jednak je to jejich srovnatelná délka (přes Beroun 115 km, přes Blatno 111 km) a jízdní doba (přes Beroun: r.+ r. 1 hod 48 min, os.+ r. 1 hod 59 min, os.+ os. 2 hod 19 min; přes Blatno: os.+ r. 1 hod 50 min, os.+ os. 2 hod 17 min), jednak nutnost přestupu. Výrazný rozdíl je však patrný v návaznosti spojů. Zatímco v Blatně nepřesahuje doba čekání na přípoj 15 minut, v Berouně je to mezi 4 až 54 minutami, průměrně pak téměř 22 minut. Z toho vyplývá, že pokud by chtěl cestující pro cestu do Plzně využít služeb ČD, tak by určitě raději volil variantu přes Blatnou. Protože se jedná o poměrně značnou vzdálenost, nabízí se otázka, zda by nebylo výhodnější použít jiný dopravní prostředek. Cesta autobusem je však také poněkud komplikovaná, protože vyžaduje přestup buď v Kralovicích (66 km, 1 hod 39 min), nebo v Praze na Zličíně (133 km, 2 hod). Nejvýhodnější variantou je proto využití osobního automobilu (přes Kralovice a Plasy po silnicích II. třídy č. 229 a I. třídy č. 27, 64 km, 1 hod 14 min).

Dalším centrem dojížděky je **Králův Dvůr**, do kterého dojíždí obyvatelé téměř ze všech obcí berounské části mikroregionu, včetně obcí se železniční zastávkou: Hýskov a Nižbor. Vzhledem k tomu, že v Králově Dvoře staví pouze osobní vlaky, je zde situace ještě o poznání horší než v případě dojížděky do Plzně. Přípoj do Králova Dvora má pouze 6 ze 13 vlaků od Rakovníka, přičemž čekací doba je v průměru téměř 25 minut. V opačném směru je situace obdobná. Patrný je také značný nesoulad v jízdních řádek obou tratí, neboť se zde osobní vlaky míjí (v 8 případech za oba směry dohromady) v rozmezí 13–27 minut. Z výše popsaných důvodů je v tomto případě železniční přeprava krajně nevyhovující a obyvatelstvo zajisté využívá časově dostupnější a komfortnější

autobusovou dopravu, která je v Hýskově i v Nižboru zajišťovaná prostřednictvím linek MHD Beroun (časová dostupnost Králova Dvora ze vzdálenějšího Nižboru je 25 min).

Posledním centrem dojížďky je **Kladno**, do kterého za prací vyjíždí pouze obyvatelé Zbečna, Sýkořic a Chyňavy. Díky značně komplikované dopravě po železnici (nezbytný přestup v Rakovníku, nutnost dopravit se k železniční zastávce apod.) a dostačující nabídkou autobusových spojů zajišťovaných přímo kladenským dopravcem (viz kap. 7.3) je využití trati předem vyloučené.

Tabulka č. 14: Návaznost trati Beroun–Rakovník s tratěmi Beroun–Praha přes Karlštejn a Beroun–Plzeň

←		z Berouna	→		→		do Berouna	←	
do Prahy			do Plzně		z Prahy			z Plzně	
d. m.	d. č.	č. p.	d. č.	d. m.	d. m.	d. č.	č. o.	d. č.	d. m.
-	9´ os.	5.09	54´ r.	-	-	-	4.17	-	-
-	5´ os.	6.28	26´ r.	9´ os.	12´ os.	19´ os.	5.34	51´ os.	-
6´ r.	4´ os.	7.14	40´ r.	-	-	3´ os.	6.20	13´ r.	-
-	18´ r.	8.50	4´ r.	-	-	8´ r.	8.01	54´ r.	6´ r.
-	4´ r.	10.04	19´ os.	10´ r.	-	9´ os.	10.26	19´ r.	13´ os.
-	8´ os.	12.40	14´ r.	-	-	4´ os.	12.21	14´ r.	-
-	14´ os.	13.34	20´ r.	-	-	3´ r.	13.56	48´ r.	11´ r.
-	18´ r.	14.50	4´ r.	-	-	2´ r.	14.55	16´ os.	-
-	2´ os.	15.46	8´ r.	-	-	3´ os.	16.20	13´ r.	-
4´ r.	6´ os.	17.12	11´ os.	-	5´ os.	19´ r.	17.12	5´ r.	-
6´ r.	4´ os.	19.14	40´ r.	-	-	7´ os.	18.24	17´ r.	15´ os.
10´ r.	30´ os.	21.18	-	-	-	9´ os.	20.26	19´ r.	13´ os.
-	-	23.56	-	-	8´ os.	16´ os.	23.09	2´ r.	-

Zdroj: www.portal.idos.cz

Poznámka: **č. p.** = čas příjezdu, **č. o.** = čas odjezdu, **d. č.** = délka čekání na nejbližší přípoj v minutách, **d. m.** = doba v minutách, o kterou se dané spoje minuly, **r.** = rychlík, **os.** = osobní vlak, **-** = přípoj neexistuje

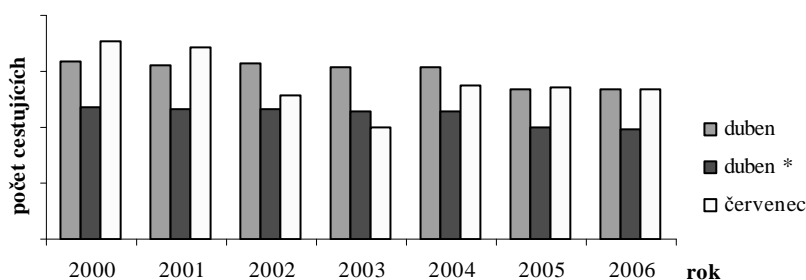
7.2.5 Vývoj a srovnání počtu cestujících v dubnu a červenci 2000–2006

Přestože počet cestujících ve sledovaném období v obou měsících poměrně výrazně klesl (duben: $IZ_{2000-2006} = 83,6 \%$, červenec: $IZ_{2000-2006} = 75,5 \%$), byl jeho průběh poněkud odlišný (viz obr. č. 17). Zatímco počet cestujících v dubnu byl vcelku vyrovnaný a snižoval se pozvolně, v červenci jsou patrné značné výkyvy. Stabilita počtu cestujících v dubnu je dána především tím, že železnice v tomto období zajišťuje dojížďku do zaměstnání a škol. Protože se jedná o relativně stálý pohyb, nejsou změny v průběhu let tak výrazné. Situace v červenci je však poněkud odlišná, jelikož jsou v tomto měsíci

na všech školách letní prázdniny a řada obyvatel vyrazí na dovolené, počet cestujících je tak do značné míry závislý na cestovním ruchu. Zajímavý je především dramatický propad počtu cestujících v letech 2002 a 2003 oproti roku 2000 ($IZ_{2000-2002} = 73,2 \%$, $IZ_{2000-2003} = 56,3 \%$). Podle slov pamětníků nebylo léto 2002 pro jinak čilý cestovní ruch v mikroregionu právě příznivé, neboť se vyznačovalo chladným a deštivým počasím. Kempy podél řeky tak proto v červenci takřkajíc „zely prázdnou“. Počátkem srpna pak navíc turistickou sezonu předčasně ukončila katastrofální povodeň na Berounce, která místní kempy buď významně poškodila nebo dokonce i s částmi břehů odnesla pryč. To se pak projevilo i v následujícím létě 2003, kdy docházelo k opravám resp. znovubudování postižených kempů (např. kemp v Nižboře však již nebyl obnoven), čímž došlo k dramatickému útlumu cestovního ruchu. Rok 2004 pak byl ve znamení velkého nárůstu návštěvníků ($IZ_{2003-2004} = 138 \%$), způsobeného pravděpodobně zájmem o návštěvu nově zrekonstruovaných a modernizovaných kempů či absencí předchozí sezony. V dalších letech však počet cestujících po železnici opět pozvolna klesal.

Z použitých podkladových materiálů bohužel nelze zjistit strukturu cestujících. Je však možné se domnívat, že železnice v dubnu přepravuje vesměs dojíždějící za prací a do škol, v červenci pak dojíždějící za prací a účastníky cestovního ruchu. Pro odhad podílu červencových turistů a tím i prokázání důležitosti trati v letní turistické sezoně byl obr. č. 17 doplněn o sloupec „duben *“, který znázorňuje pravděpodobný počet dojíždějících za prací v dubnu za předpokladu, že v rámci mikroregionu do zaměstnání cestuje zhruba 74 % z celkového počtu dojíždějících mikroregionu. Uvažujeme-li, že počet cestujících za prací se nebude v obou měsících podstatně lišit (možný pokles v červenci z důvodu dovolených), zjistíme snížení podílu turistů ze zhruba třetiny (33,2 %) všech cestujících v roce 2000 na čtvrtinu (26 %) v roce 2006. I přesto však lze konstatovat, že trať má stále ještě pro letní turistiku velký význam.

Obrázek č. 17: Vývoj počtu cestujících v dubnu a červenci za období 2000–2006



Zdroj: interní materiály ČD

Poznámka: duben * = předpokládaný počet cestujících do zaměstnání v dubnu

Tab. č. 15 ukazuje podíl vystupujících v jednotlivých železničních zastávkách trati. Vzhledem k tomu, že v dubnu vystupuje nejvíce cestujících v Rakovníku, Berouně, Roztokách, Křivoklátě a Zbečnu, jedná se zřejmě o centra dojížděky do zaměstnání a do škol. Zajímavý je přitom téměř dvojnásobný podíl vystupujících v Rakovníku než v Berouně. V červenci došlo k patrnému zvýšení podílu vystupujících v Nižboře, Žloutkovicích, Račicích a Újezdě nad Zbečnem. Protože se jedná o obce (resp. části obcí), které v rámci sledovaného území vykazují jeden z nejvyšších podílů objektů druhého bydlení a zároveň nejvyšší (více než 80%) podíl chat na celkovém domovním fondu, je oprávněné se domnívat, že nárůst podílu vystupujících je způsoben rekreační dojížděkou. Úbytek vystupujících v Berouně, Rakovníku, Křivoklátě, Roztokách a Zbečně v tomto měsíci lze vysvětlit absencí dojížděky do škol, které se v těchto obcích (městech) nachází.

Tabulka č. 15: Podíl vystupujících v jednotlivých zastávkách trati Beroun–Rakovník v dubnu a červenci roku 2006

Železniční zastávka	duben	červenec	Železniční zastávka	duben	červenec
Beroun	14,6 %	12,9 %	Roztoky	12,3 %	10,8 %
Beroun-Závodí	1,7 %	1,7 %	Křivoklát	12,1 %	11,2 %
Hýskov	2,0 %	2,1 %	Městečko	4,0 %	4,1 %
Nižbor	2,9 %	4,0 %	Pustověty	3,5 %	3,0 %
Žloutkovice	1,8 %	3,5 %	Lašovice	1,0 %	1,2 %
Račice	2,1 %	4,8 %	Chlum	2,6 %	2,8 %
Zbečno	10,9 %	10,5 %	Rakovník	28,1 %	25,6 %
Újezd nad Zbečnem	0,2 %	1,9 %			

Zdroj: interní materiály ČD

7.2.6 Závěr

Množstvím spojů v jednom pracovním dnu zajišťuje trať Beroun–Rakovník poměrně dobrou dopravní obslužnost, která je lepší než na mnohých srovnatelných tratích. V návaznosti na centra dojížděky do zaměstnání byla zkoumána návaznost spojů na tratě Beroun–Praha přes Karlštejn a Beroun–Plzeň. V případě prvně jmenované trati je návaznost vcelku dobrá (jak v existenci přípojů, tak v čekání době na přestup). Bylo však zjištěno několik případů, kdy se vlak od Rakovníku těsně míjí s rychlíkem na Prahu. Čekání na další spoj, navíc osobním vlakem, tak cestujícím zbytečně prodlužuje dobu jízdy. Pro zvýšení komfortu cestujících by proto bylo přínosné synchronizovat jízdní řády těchto tratí. V případě trati Beroun–Plzeň je návaznost spojů značně nevyhovující.

Dále bylo zjištěno, že počínaje rokem 2002 je počet cestujících v červenci nižší než v dubnu, což vyvrací původní hypotézu. Tento výkyv byl však s největší

pravděpodobností způsoben celkovým charakterem počasí v létě 2002, který v srpnu vyvrcholil obrovskou povodní na Berounce. To se následně projevilo na nízkém počtu cestujících i v následujícím roce (zavření kempů z důvodu jejich rekonstrukce apod.). V dalších letech se již počet cestujících v obou měsících vyrovnal.

Význam trati pro rekreační dojížďku potvrdil i zvýšený počet vystupujících v obcích s vysokým podílem ODB v letním období. Na základě množství vystupujících v dubnu se lze domnívat, že důležitými centry dojížďky do zaměstnání a škol je Rakovník, Beroun, Křivoklát, Roztoky a Zbečno. Hypotéza, že počet vystupujících je v obou městech srovnatelný, byla vyvrácena, neboť v Rakovníku vystupuje zhruba dvojnásobný počet lidí než v Berouně.

7.3 Dopravní obslužnost v jednotlivých částech obcí

7.3.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Otázka dopravní obslužnosti bývá často klíčovým tématem v problematice venkovským a periferních oblastí ČR. Při stále větší koncentraci pracovních příležitostí, nabídky základních služeb a jiných aktivit do center regionů, je obyvatelstvo ve stále větší míře nuceno za těmito cíly dojíždět.

Cílem této kapitoly je proto zjistit kvalitu dopravní obslužnosti ve sledovaném území na základě nabídky počtu autobusových a vlakových spojů v průběhu jednoho pracovního dne. Následující text by měl zodpovědět tyto základní otázky: Je zajištěna dopravní obslužnost ve všech částech obcí mikroregionu? Existují rozdíly mezi obcemi na Rakovnicku a Berounsku? Doplňují se vzájemně autobusová a železniční doprava, nebo si naopak konkurují?

7.3.2 Zdroje dat a metodické postupy

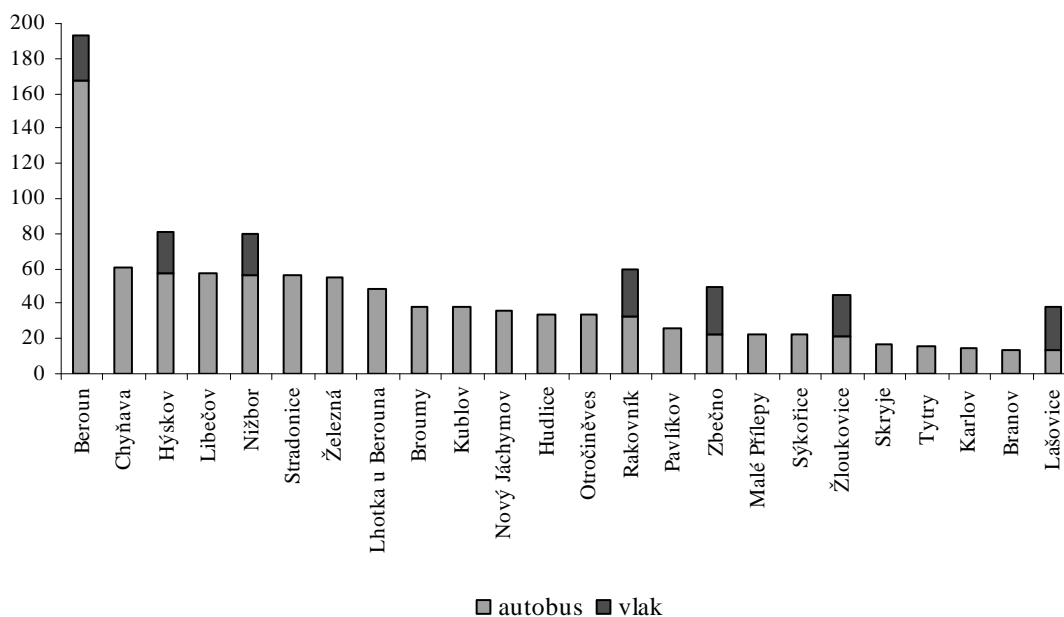
Počty spojů pro jednotlivé autobusové linky a trať Beroun–Rakovník byly čerpány z jejich jízdních řádů, uveřejněných na internetových stránkách www.portal.idos.cz. Aby bylo šetření dopravní obslužnosti veřejnou dopravou co nejpodrobnější, byl vyhledán počet spojů jedoucích v průběhu jednoho pracovního dne (středy 16. dubna 2008) pro každou část obce zvlášť, přičemž byly sečteny počty spojů za oba směry dohromady. Tento součet pak byl zobrazen v obr. č. 18 a 19. V případě měst Beroun a Rakovník byly do statistik započítány pouze linky, které obsluhují námi sledovanou oblast.

7.3.3 Počet spojů v jednotlivých částech obcí

Obecně lze konstatovat, že výrazně lepší situace v obslužnosti **autobusovou dopravou** je v berounské části mikroregionu. Pokud bychom sledovali množství autobusových spojů v průběhu jednoho dne, obsadilo by 13 ze 16 částí obcí Berounska první pozice, a předstihly by tak nejen všechny obce rakovnického okresu, ale i Rakovník samotný. Vynikající autobusové spojení získaly jednak značným počtem linek místního dopravce PROBO TRANS Beroun, dále prodloužením linek MHD Beroun (do Hýskova, Stradonic, Nižboru a Žloutkovic) a také velmi kvalitním dopravním propojením Berouna a Kladna přes Chyňavu (prostřednictvím ČSAD MHD Kladno). Počet autobusových spojů (za oba směry dohromady) těchto 13 částí obcí se v průběhu pracovního dne pohybuje v rozmezí 30 až 60 (v případě Berouna dokonce 167). Ve zbývajících třech částech obcí (Malé Přílepy, Žloutkovice, Podkozí) je dopravní obslužnost sice o něco horší, přesto však v porovnání se zbylou částí mikroregionu nadstandardní. Na Rakovnicku je totiž autobusových spojení o poznání méně (počet spojů zde nepřesahuje 30) a v 6 jeho částech obcí (Častonice, Pustověty, Račice, Ryšín, Šlovice, Újezd nad Zbečnem) dokonce autobusová doprava nefunguje vůbec.

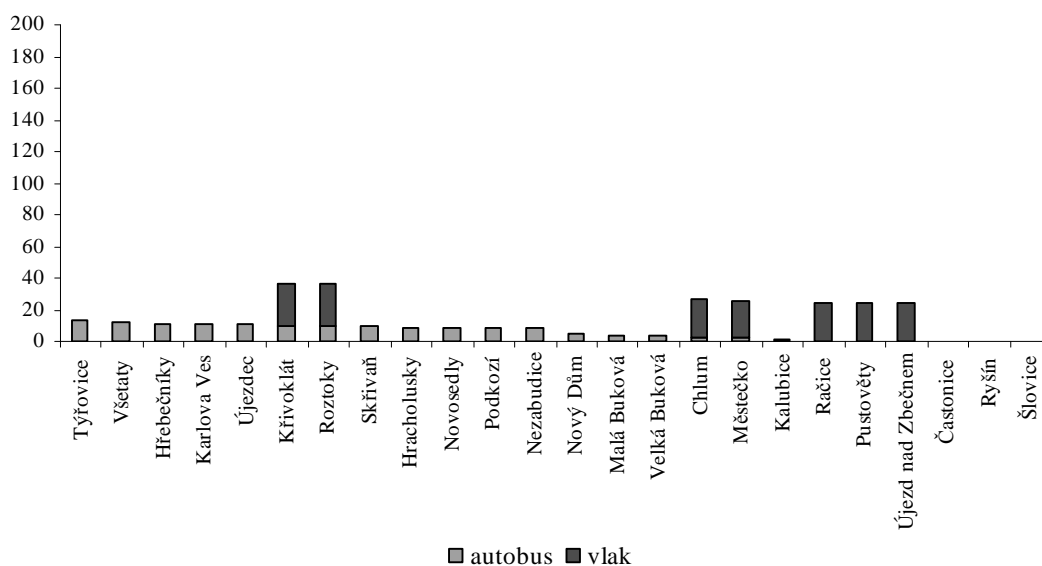
Nízký počet autobusových spojů na Rakovnicku výrazně kompenzuje **železniční doprava**, která ve všech částech obcí se železniční zastávkou (s výjimkou Rakovníku) zajišťuje více vlakových spojů než autobusových. To také vysvětluje vyšší podíl vystupujících v železničních stanicích v Rakovníku oproti Berounu (viz kap. 7.2). Nejmenší rozdíl vlakových a autobusových spojů je patrný ve Zbečně, kde podíl vlaků na celkovém počtu spojů činí 53,1 %. Naproti tomu v Lašovicích je to již 63,2 % všech spojů, v Křivoklátě a Roztokách 72,2 %, v Chlumu 88,9 % a v Městečku dokonce 92,3 %. V Pustovětech, Újezdě nad Zbečnem a Račicích pak představuje železnice jediné spojení veřejné hromadné dopravy. V berounských částech obcí se podíl vlakových spojů snižuje se zmenšující se vzdáleností k Berounu. Jestliže ve Žloutkovicích činí ještě 53,3 %, v Nižboře pak 30,0 % a v Hýskově už jen 29,6 %.

Obrázek č. 18: Počet dopravních spojů v částech obcí - 1



Zdroj: <http://probotrans.beroun.probo.cz>, www.csadkladno.cz, www.anexia.cz, www.idos.cz

Obrázek č. 19: Počet dopravních spojů v částech obcí – 2



Zdroj: <http://probotrans.beroun.probo.cz>, www.csadkladno.cz, www.anexia.cz, www.idos.cz

O mnohém vypovídá i srovnání počtu všech spojů vyjíždějících z (resp. do) obou měst. Zatímco z (do) Berouna vyjíždí do mikroregionu denně celkem 193 spojů, z (do) Rakovníka to není ani třetina (59 spojů). Navíc pro Beroun představuje podíl vlaků na celkovém množství spojů 13,5 %, pro Rakovník 44,1 %. Z těchto poznatků lze odvodit, že Beroun se mnohem více zabývá otázkou kvality dopravní infrastruktury nejen v rámci samotného města, ale i v jeho širším zázemí. Jeho koncepce dopravní obslužnosti je

mnohem více propracovaná a je oprávněné se domnívat, že kvalitní služby ve sféře dopravy jsou pro něj jednou z priorit. Na druhou stranu je však nutné se zamyslet nad tím, zda by bylo zvýšení dopravní obslužnosti na Rakovnicku účelné. Vycházíme-li z poznatků kap. 5.2, zjistíme že se v této oblasti nachází převážně malé obce do 500 obyvatel. Zohledníme-li navíc podíl ekonomicky neaktivního obyvatelstva v řadě obcí (Lašovice 69,3 %, Nezabudice 68,5 %, Hřebečnický 55,1 % aj.), náročnost terénu a s tím spojenou nízkou hustotu kvalitní silniční sítě (viz obr. č. 15) či fakt, že několik obcí je tzv. „slepých“ a jsou do nich nutné nehospodárné zajíždky, je nízká kvalita dopravní obslužnosti vcelku pochopitelná. To má však zpětně za následek nízkou atraktivitu regionu pro příliv mladého obyvatelstva, které by zde zakládalo rodiny a tuto oblast dále rozvíjelo, čímž se problém uzavírá do „bludného kruhu“.

7.3.4 Závěr

V této části kapitoly bylo zjištěno, že se v řešeném území nachází značné rozdíly v nabídce dopravních služeb. Výrazně lepší je v této souvislosti situace v berounské části mikroregionu, kde počet spojů v jednom pracovním dnu téměř ve všech částech obcí převyšuje 30. V částech obcí Žloutkovice, Nižbor a Hýskov dochází ke konkurenci autobusové (linky MHD Beroun) a vlakové dopravy, které zde fungují paralelně. Důkazem je nízký podíl vystupujících v železniční stanici Beroun (viz. kap. 7.2.5). Na Rakovnicku je dopravní obslužnost o poznání nižší. Je tu však patrné, že se obě formy dopravy naopak doplňují. Přesto ve třech částech obcí neexistuje spojení veřejnou dopravou žádné.

7.4 Automobilizace domácností

7.4.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

S kvalitou dopravní obslužnosti úzce souvisí také automobilizace domácností. Podle Marady a Květoně (2006a) je nízká kvalita obslužnosti veřejnou dopravou stále častěji kompenzována využíváním individuální automobilové dopravy. Na základě této skutečnosti byla stanovena tato dílčí hypotéza: Vyšší míra automobilizace domácností se projeví v oblastech s nižší kvalitou dopravní obslužnosti, v oblastech s řidším osídlením a v obcích s malým počtem obyvatel.

7.4.2 Zdroje dat a metodické postupy

Pro hodnocení automobilizace byla použita data ze Sčítání 2001 o počtu domácností s jedním či se dvěma a více automobily, přičemž domácností se rozumí tzv. bytová domácnost tvořená osobami žijícími společně v jednom bytě. Ve statistikách jsou zahrnuty i služební automobily, které by mohly být používány některým členem domácnosti k soukromým účelům.

Míra automobilizace byla vypočtena jako podíl domácností alespoň s jedním autem na celkovém počtu domácností a zjištěné údaje pak byly porovnány s prostorovým rozložením dalších jevů (sídelní struktura, podíl ekonomicky aktivních na celkovém počtu obyvatel, podíl vyjíždějících za prací na celkovém počtu ekonomicky aktivních, dopravní obslužnost).

7.4.3 Míra automobilizace domácností

V ČR vlastní alespoň jeden automobil více než polovina domácností (52 %). Přestože míra automobilizace mikroregionu (56 %) nedosahuje hodnot okresu Beroun (59 %) ani Rakovník (58 %), lze ji i přesto považovat za nadprůměrnou. S výjimkou Pustověť vykazují všechny obce zkoumané oblasti více než 50% podíl, téměř 60 % z nich dokonce dosahuje hodnot mezi 60 a 70 % (viz příloha č. 29).

Překvapivě vyšší vybavenost domácností autem byla zjištěna v obcích na Berounsku, což vyvrací původní hypotézu. Přestože všechny obce bez výjimky disponují nadprůměrným množstvím autobusových spojů, automobilizace 8 z 10 obcí převyšuje 60 %. Dvěma výjimkami jsou pouze Otročiněves, kde je vybavenost domácností autem přesto poměrně vysoká (59,6 %), a Beroun (50,2 %, viz níže). Naprosto odlišná skutečnost oproti očekávaným výsledkům je zřejmě způsobena vyšší ekonomickou úrovní (a s tím související změnou životního stylu) obcí, které se stávají součástí širšího zázemí pražské aglomerace a jsou s ní spojeny i pracovními vazbami (pestřejší nabídka lépe mzdově ohodnoceného zaměstnání). Dále je nutné brát v úvahu, že právě z Prahy (která vykazuje v rámci ČR nejvyšší vybavenost autem) se do řady obcí Berounska stěhují noví, movitější obyvatelé.

Situace na Rakovnicku je poněkud diferencovanější, neboť se zde nachází extrémy v rámci celého mikroregionu. Maxima dosáhly Karlova Ves (84,4 %) a Nezabudice (71,9 %), minima naopak Pustověť (47,3 %). V ostatních obcích se automobilizace pohybuje v rozmezí 50–70 %. Obecně lze říci, že menší vybavenost autem vykazují obce s dostatečným počtem autobusových spojů (Skryje, Hřebečnický) nebo železniční

zastávkou (Pustověty, Křivoklát, Roztoky, Zbečno, Račice), což potvrzuje původní hypotézu o vzájemném vztahu mezi automobilizací a kvalitou dopravní obslužnosti. Závislost vybavenosti automobilem na velikostní struktuře obcí není příliš patrná.

Největší míra automobilizace mikroregionu v Karlově Vsi (84,4 %) jistě úzce souvisí s nejvyšším podílem ekonomicky aktivních na celkovém počtu obyvatel (56,6 %) a také s dosti vysokým podílem vyjíždějících za prací z celkového počtu ekonomicky aktivních (82,8 %).

Paradoxně zcela opačná situace nastala v Nezabudicích. Ačkoli má tato obec druhou nejvyšší míru automobilizace v mikroregionu (71,9 %), vykazuje druhý nejmenší podíl ekonomicky aktivních na celkovém počtu obyvatel (31,5 %) a zcela nejnižší podíl vyjíždějících za prací na celkovém počtu ekonomicky aktivních (69,6 %). Společným znakem Nezabudic a Karlovy Vsi tak zůstává pouze jejich malá velikost (Nezabudice 73 obyv., Karlova Ves 113 obyv.) a v rámci Rakovnicka dobrá autobusová obslužnost.

Naopak obcí s nejnižší mírou automobilizace jsou Pustověty (47,3 %). Jedná se o malou obec (146 obyv.) s průměrným podílem ekonomicky aktivních na celkovém počtu obyvatel (48,6 %) a o něco nižším podílem vyjíždějících za prací z celkového počtu obyvatel (71,8 %). Zajímavá je skutečnost, že do Pustovět nezajíždí ani jedna autobusová linka a dopravní obslužnost zde zajišťuje pouze vlak.

Ve srovnání s ostatními obcemi mikroregionu je podíl domácností s automobilem v Berouně (50,2 %) i Rakovníku (56,1 %) nižší. Pravděpodobně je to způsobeno dostatečným počtem pracovních příležitostí, lokalizací řady úřadů, kvalitní nabídkou služeb, kulturního i sportovního vyžití, nadstandardní dopravní obslužností autobusy a vlaky, ale možná i limitovaným počtem parkovacích a garážovacích míst.

7.4.4 Závěr

Souhrnně lze konstatovat, že lepší vybavenost domácností automobilem je v obcích na Berounsku, a to i přes kvalitní nabídku spojů veřejné dopravy. Je to zřejmě způsobeno obecně vyšší životní úrovní tamních obyvatel, ovlivněnou blízkostí Prahy (Marada, Květoň 2006a). Vzájemný vztah mezi mírou automobilizace domácností a dopravní obslužností je tak patrný spíše na Rakovnicku. Zajímavý je v rámci veřejné dopravy vyšší význam železnice, který se projevil nízkou mírou automobilizace právě v obcích se železniční zastávkou (Pustověty, Křivoklát, Roztoky, Zbečno, Račice). Naopak v obcích s nízkou dopravní obslužností je automobilizace domácností značná. Vztah mezi velikostí obce a zkoumaným jevem nebyl spolehlivě prokázán.

8 Analýza vyjížděky do zaměstnání

8.1 Úvod, dílčí cíle a hypotézy

Vyjížděka do zaměstnání je jedním ze základních pohybů obyvatelstva na mikroregionální úrovni a odráží se v ní řada skutečností. Vypovídá např. o míře koncentrace ekonomických aktivit a tím i pracovních příležitostí, o kvalitě dopravní obslužnosti či celkové mobilitě obyvatelstva daného regionu.

V první části této kapitoly bude nejprve posouzena intenzita vyjížděky mikroregionu v porovnání s průměrem ČR a budou sledovány zákonitosti v rozložení tohoto jevu ve sledovaném území. Podle zjištěných směrů vyjížděky z jednotlivých obcí budou dále stanovena hlavní centra dojížděky, na jejichž základě dojde k vymezení tzv. pracovních mikroregionů resp. subregionů. Takto získané územní celky pak budou porovnány s administrativním členěním. V závěru kapitoly bude zjišťován nejčastěji využívaný dopravní prostředek po vyjížděku do zaměstnání.

Cílem této kapitoly je ověřit tyto hypotézy:

- 1.) Celková intenzita vyjížděky mikroregionu bude vzhledem k blízkosti Prahy vyšší, než je průměr ČR. V souvislosti s širší nabídkou lépe platově ohodnocených pracovních příležitostí v Berouně a Praze (viz Hampl 2005) bude vyšší pracovní vyjížděka v obcích na Berounsku než na Rakovnicku.
- 2.) V souladu se sociogeografickou regionalizací ČR (Hampl 2001) bude sledované území rozděleno do třech pracovních mikroregionů: Beroun, Rakovník a Kladno přičemž hranice těchto mikroregionů se nebudou shodovat s hranicemi administrativních jednotek.
- 3.) Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem při cestě do zaměstnání bude ve shodě s obecným trendem automobil, vlak bude figurovat až na třetím místě (Marada a kol. 2006b). Vzhledem ke zjištěné horší obslužnosti autobusem na Rakovnicku, bude v obcích se železniční zastávkou nejvyužívanějším dopravním prostředkem vlak, v ostatních případech automobil. Protože obce na Berounsku vykazují vysokou míru automobilizace a zároveň dobrou obslužnost autobusem, bude automobil nejčastěji využívaným dopravním prostředkem jen v obcích, které jsou od Berouna nejvzdálenější.

8.2 Zdroje dat a metodické postupy

Při analýze vyjížďky do zaměstnání bylo ve všech kapitolách pracováno se statickými daty získanými na základě Sčítání 2001.

Intenzita vyjížďky do zaměstnání byla vypočítána jako podíl všech vyjíždějících do zaměstnání na celkovém počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva. Zjištěné hodnoty byly rozděleny do 5 intervalů a následně zpracovány formou kartogramu, pomocí kterého pak bylo interpretováno prostorové rozložení sledovaného jevu.

Pro stanovení hlavních **center dojížďky** byl pro každou obec zjištěn počet vyjíždějících jednotlivými směry. Aby bylo možné lépe postihnout centra dojížďky významná pro samotný mikroregion, byla ze studie vyčleněna města Beroun a Rakovník, která by poněkud zkreslila výsledky. Následně byl sečten počet dojíždějících do daných center a vypočítán jejich podíl na celkové dojížďce.

Příloha č. 30 znázorňuje rozdělení Středočeského kraje do tzv. **pracovních mikroregionů**. Jedná se o jakési přirozené územní celky, které nekorespondují s administrativním uspořádáním, neboť jsou vymezeny na základě postupného seskupování obcí podle principu převládající orientace celkové dojížďky za prací. Výsledný pracovní mikroregion se skládá většinou z jednoho centra a jeho spádového území a tvoří územně souvislý celek charakterizovaný relativně vysokou mírou vnitřní uzavřenosti dojížďky za prací. Centrem pracovního mikroregionu je obvykle město s výraznější koncentrací pracovních příležitostí, které slouží k uspokojování potřeb nejen jeho residentů, ale i obyvatel bydlících v okolních obcích. Spádová oblast je tvořena obcemi, které se nachází kolem centra a jsou s ním funkčně propojeny intenzivní dojížďkou za prací. Některé obce však nemají hlavní spád přímo do příslušného centra, ale jsou s ním spojeny přes jinou, větší obec. Takové subregionální centrum společně alespoň se dvěma sousedními obcemi pak tvoří tzv. pracovní subregion (viz příloha č. 31). Jedná se o hierarchicky nižší celek, u kterého pracovní vyjížďka z centra směřuje většinou mimo vymezený subregion (Dojížďka za prací a škol, 2004). Aby bylo možné podrobněji zhodnotit význam zjištěných center takto definovaných mikroregionů pro zaměstnanost sledované oblasti, byl vypočten podíl vyjíždějících z dané obce do centra na celkovém počtu vyjíždějících této obce.

Pro určení **nejčastěji využívaného dopravního prostředku** pro vyjížďku do zaměstnání mimo obec bydliště byly zjištěny údaje o vyjížďce obyvatel pouze jedním dopravním prostředkem, a to automobilem, autobusem nebo vlakem. Statistika sice dále

uvádí i počet dojíždějících, kteří dopravní prostředky kombinují (zhruba 40 % všech dojíždějících), s velkou pravděpodobností se však jedná o vyjížďku na větší vzdálenosti. První dopravní prostředek je tak zřejmě využíván pro dopravu do center mikroregionu (Beroun, Rakovník), odkud pak dojíždějící pokračují jiným dopravním prostředkem mimo námi sledované území. Neboť nelze rozlišit, jakým způsobem tito obyvatelé cestují uvnitř mikroregionu, nebyla kombinace dopravních prostředků do výpočtů zahrnuta. Pro analýzu sledovaného jevu byl pro jednotlivé obce nejprve určen celkový počet vyjíždějících automobilem, autobusem a vlakem a na základě jejich součtu pak vypočítán podíl daných dopravních prostředků. Nejčastěji využívaný dopravní prostředek byl znázorněn formou kartogramu.

8.3 Intenzita vyjížďky

Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva, které v roce 2001 vyjíždělo do zaměstnání, činil pro sledované území 83,6 %, což mírně převyšuje průměr ČR (81,6 %). Pokud bychom porovnali okresy, vykazoval by berounský okres o něco vyšší hodnoty než rakovnický (Beroun 83,9 %, Rakovník 82,2 %). Tomu odpovídá i rozložení zkoumaného jevu v mikroregionu (viz příloha č. 32).

V celé berounské části území je podíl vyjíždějícího obyvatelstva značně vyrovnaný a s výjimkou Železné neklesá pod 80 %. Je to způsobeno silným vlivem Berouna, který koncentruje značné množství pracovních nabídek (viz kap. 3) a navíc svým spádovým obcím zajišťuje velmi kvalitní dopravní obslužnost jak z hlediska frekvence spojů (viz kap. 7.3), tak časovou dostupností (do 45 minut). Stejným způsobem, i když v o něco menší míře se zde uplatňuje také blízkost Prahy, která je pro obyvatelstvo na Berounsku nejenom stále ještě časově dostupná, ale nabízí také mnohem širší nabídku mnohdy lépe platově ohodnocených pracovních míst. Tuto domněnku potvrzuje i skutečnost, že z berounské části mikroregionu dojíždí za práci do Berouna (49,3 %) či Prahy (23,7 %) celkem 73 % všech vyjíždějících. V praxi to pak znamená, že se z těchto obcí stává residenční zázemí obou zmiňovaných měst, a plní tak především obytnou funkci. Ve stále větší míře se sem stěhují lidé hledající relativně levné atraktivní bydlení se snadnou dostupností do zaměstnání v okresním či hlavním městě, dostačující nabídkou služeb v dané obci (např. obchod, škola, zdravotnická zařízení apod.) a přitom v klidném, malebném a zdravějším prostředí. Obce tento trend navíc podporují vymezováním lokalit

pro výstavbu nových rodinných domů, někdy bohužel ve formě tzv. satelitních městeček s minimálními vazbami na starší zástavbu.

Na Rakovnicku je oproti tomu situace poněkud odlišná. Intenzita vyjížďky zde v 9 z 19 obcí nedosahuje zmiňované 80% hranice. Svědčí to o celkově nižší mobilitě zdejšího obyvatelstva, která souvisí s horší dopravní obslužností oblasti (viz kap. 7.3). Vzhledem k tomu, že ve více než dvou třetinách obcí pracuje v zemědělství a lesnictví více než 10 % obyvatel (Nový Dům dokonce 28,2 %, Nezabudice 21,7 %) a v řadě z nich je vysoký i podíl pracujících v sekunděru (Lašovice 58,1 %, Nezabudice 52,2 %, Všetaty 50,3 %), dá se předpokládat, že se na Rakovnicku zachovala síť drobnější zemědělské a průmyslové výroby. Množství pracovních příležitostí (byť hůře platově ohodnocených) tak snižuje potřebu dojížďky do zaměstnání do větších center. Dále jsou zde charakteristické větší rozdíly mezi jednotlivými obcemi a nachází se zde i extrémní hodnoty v rámci celého mikroregionu. Maximálního podílu vyjížďejících dosáhly Všetaty (89,7 %), minimálního naopak Nezabudice (69,6 %).

8.4 Centra dojížďky

Podle počtu vyjížďejících za práci bylo pro sledované území (bez Berouna a Rakovníku) zjištěno celkem 19 center dojížďky (viz tab. č. 16), do kterých jezdí celkem 71,5 % obyvatel. Nejvýznamnější z nich jsou podle očekávání Beroun, Rakovník a Praha (celkem 54,1 % všech dojížďejících za práci). Čtvrtý v pořadí, avšak již s výrazně nižším podílem (5,9 %), je průmyslové město Králův Dvůr, do kterého vyjíždí s výjimkou Železné část pracujících ze všech obcí na Berounsku. Naproti tomu do Kladna jezdí obyvatelé pouze ze tří obcí severní části mikroregionu, a to ze Zbečna, Sýkořice a Chyňavy. Největšími centry dojížďky (kromě Berouna a Rakovníku) uvnitř sledovaného území jsou Roztoky (1,9 %) a Křivoklát (1,1 %). Do prvně jmenované obce dojíždí pracující nejvíce z Broum, Branova, Křivokláta a Městečka, do druhé pak z Městečka a Roztok. V porovnání se všemi těmito centry mají ostatní obce již jen zanedbatelný podíl (do 1 %). Značné množství center dojížďky (do 3 nejvýznamnějších center dojíždí jen asi polovina obyvatel, 28,5 % obyvatel do nespecifikovaných cílů) svědčí o značné „rozmělněnosti“ dojížďky, která podporuje využívání individuální automobilové dopravy.

Tabulka č. 16: Centra dojížděky a jejich podíl na celkové dojížděce do zaměstnání obyvatel jednotlivých obcí mikroregionu

obec dojížděky	podíl dojíždějících	obec dojížděky	podíl dojíždějících
Beroun	23,9 %	Hořovice	0,6 %
Rakovník	15,8 %	Nížbor	0,6 %
Praha	14,4 %	Kublov	0,5 %
Králův Dvůr	5,9 %	Rudná	0,4 %
Kladno	2,0 %	Hudlice	0,4 %
Roztoky	1,9 %	Lubná	0,4 %
Křivoklát	1,1 %	Sýkořice	0,4 %
Loděnice	0,9 %	Unhošť	0,3 %
Otročiněves	0,9 %	Hýskov	0,2 %
Žebrák	0,8 %	jinam	28,5 %

Zdroj: Sčítání 2001

8.5 Pracovní mikroregiony

8.5.1 Vymezení pracovních mikroregionů a subregionů

Pomineme-li města Beroun a Rakovník, která spadají přímo do Prahy, lze námi sledované území rozdělit celkem do 3 pracovních mikroregionů, jejichž hranice se neshodují se správními obvody obcí s rozšířenou působností. Zatímco všechny obce berounské části patří do spádového zázemí Berouna, na Rakovnicku je situace složitější (viz příloha č. 33).

K Rakovníku spadáje pouze 13 z 19 obcí rakovnické části sledovaného území. Výjimkou jsou Račice, hraniční obec bývalých okresů, která svou vyjížďkou do zaměstnání náleží do pracovního mikroregionu Beroun. Jistě stojí za zmínku, že v souvislosti se vznikem obcí s rozšířenou působností v roce 2003 a vymezováním jejich správních obvodů, dostaly Račice možnost rozhodnout v místním referendu, zda chtějí být přičleněny k Rakovníku (kam do té doby patřily), nebo k Berounu. Ačkoli je pro Račice Beroun hlavním centrem dojížděky, je vzhledem ke kratší vzdálenosti oproti Rakovníku i lépe časově dostupný (např. obchod, zdravotní péče, administrativní záležitosti) a je tedy přirozeným spádovým centrem, vyhrál tehdy o několik málo hlasů přesto Rakovník. Podle slov tehdejšího starosty obce pana Karla Potůčka byla nejsilnějším důvodem pro obyvatele nepříjemná výměna veškerých dokladů a další administrativa spojená se změnou bydliště. Spádovost Zbečna a Sýkořic do Kladna je dána především jejich kvalitním propojením dvěma linkami autobusové dopravy, které zajišťuje ČSAD MHD Kladno (viz kap. 7.3). Zajímavé je vytvoření pracovního subregionu Roztoky, do kterého patří sousední obce

Branov a Karlova Ves. Vzhledem k tomu, že Roztoky (jakožto subregionální centrum) spádují do Rakovníka, patří k němu i tento malý subregion.

8.5.2 Podíl vyjíždějících do jednotlivých center mikroregionů

Porovnáme-li podíly vyjíždějících do jednotlivých center pracovních mikroregionů (viz příloha č. 33), zjistíme, že obce spadující do **Berouna** vykazují celkově nižší hodnoty, které v žádné z nich nepřesahují 50 %. Je to způsobeno poměrně vysokou dojížděnkou za prací také do Prahy a Králova Dvora, oslabující gravitační působení Berouna.

V pracovním mikroregionu **Rakovník** je oproti tomu obcí, jejichž podíl vyjíždějících do centra převyšuje 50 %, asi polovina. Je pro ně charakteristické, že zde nebyl identifikován žádný jiný silnější vyjížděnkový proud. Důvody lze hledat v nedostačující dopravní obslužnosti, neboť všechny tyto obce (s výjimkou Nezabudic, kam zajíždí regionální dopravce Autobusová doprava Kohout) disponují autobusovým spojením právě jen do Rakovníka. Ti pracující, kteří za prací dojíždí jinam, musí využít výhradně individuální automobilovou dopravu, o čemž svědčí i vyšší míra automobilizace (viz kap. 7.4.3).

Nižší podíl vyjíždějících do Rakovníka v případě Skryjí a Nového Domu, lze vysvětlit existencí autobusových linek, spojující Skryje s pracovním mikroregionem Beroun a Nový Dům s pracovním subregionem Nové Strašecí (viz příloha č. 31).

U obcí se železniční zastávkou (Pustověty, Městečko, Křivoklát, Roztoky, Zbečno, Račice) byl zjištěn výrazně nižší podíl vyjíždějících do Rakovníka a ve statistikách se u nich objevují i další centra dojížděnk do zaměstnání, která jsou všechna dosažitelná právě po železnici. Vzhledem ke zjištěné kvalitě návaznosti spojů trati Beroun–Rakovník a ostatních tratí (viz kap. 7.2.4) však železnici pro dopravu za hranice mikroregionu využívají pouze obyvatelé cestující do Prahy. Trať Beroun–Rakovník tak téměř výhradně slouží pro přepravu mezi obcemi se železniční zastávkou (viz tab. č. 17). Protože v Hýskově a Nižboru vlaku navíc konkuruje zavedení autobusových linek MHD Beroun, dá se předpokládat, že železnici využívají výhradně obce z rakovnické část. Protože tyto obce postrádají (kvalitní) autobusovou dopravu, představuje pro ně železnice takřka nepostradatelnou součást každodenního života.

Tabulka č. 17: Obce dojížd'ky a vyjížd'ky na sledované trati

Obec dojížd'ky	Obec vyjížd'ky
Beroun	Hýskov, Nižbor, Račice, Zbečno, Roztoky, Rakovník
Hýskov	Beroun, Nižbor
Nižbor	Beroun, Hýskov
Roztoky	Křivoklát, Městečko, Rakovník
Křivoklát	Roztoky, Městečko, Rakovník
Rakovník	Zbečno, Roztoky, Křivoklát, Městečko, Pustověty, Lašovice

Zdroj: Sčítání 2001

Přestože Sýkořice spadají do pracovního mikroregionu Kladno, velký počet obyvatel vyjíždí také do Prahy, Rakovníka a Nižboru. Vzhledem k tomu, že je tato obec spojena autobusovou dopravou pouze s Kladnem, nezbyvá nic jiného, než do ostatních center dojížd'ky jezdit osobním automobilem.

Nejvyšší podíl vyjíždějících do Roztok v Branově a Karlově Vsi je s největší pravděpodobností způsoben jejich kvalitním dopravním spojením prostřednictvím soukromého dopravce Autobusová doprava Kohout. V případě Karlovy Vsi je však tento podíl poměrně nízký (18,2 %), což je důsledek většího množství menších směrů dojížd'ky, které jsou zřejmě uskutečňovány automobilem.

8.6 Nejčastěji využívaný dopravní prostředek při vyjížd'ce do zaměstnání

Ve shodě s celorepublikovým trendem je i v naší sledované území nejvyužívanějším dopravním prostředkem automobil (43,9 %). Poměrně vysoké zastoupení však vykazuje také autobusová doprava (43 %), zatímco železnici při přepravě využívá jen 13,1 % všech vyjíždějících. Při podrobnějším studiu (viz příloha č. 34, 35) lze v mikroregionu vysledovat určité zákonitosti v rozložení sledovaného jevu.

Zajímavé a vcelku pozitivní je zjištění, že nejvyužívanějším dopravním prostředkem ve všech obcích berounského okresu je autobus (viz příloha č. 34), což významně koreluje s nadprůměrným množstvím autobusových spojů na tomto území (viz kap. 7.3). Firmy PROBO TRANS Beroun a ČSAD MHD Kladno nabízí natolik kvalitní služby, že většina obyvatelstva pro svou cestu do zaměstnání volí právě tento typ přepravy. Tím také dochází nejen k naplnění záměrů SID, ale zároveň i k omezování neustále rostoucí individuální automobilové dopravy, nadměrně zatěžující životní prostředí. Na druhou stranu zavedení MHD do obcí Hýskov a Nižbor konkuruje sledované trati, která tak ztrácí své potenciální zákazníky. Důkazem je jejich výrazně nižší podíl

využití železnice (kolem 10 %) oproti jiným (rakovnickým) obcím se železniční zastávkou (mezi 45 a 63 %).

Druhou, celistvou oblast s převažující autobusovou dopravou tvoří malé obce do 500 obyvatel: Hracholusky, Nezabudice a Branov a to i přes to, že všechny vykazují velmi vysoký podíl domácností alespoň s jedním automobilem (Nezabudice 71,9 %, Branov 68,8 %, Hracholusky 64,3 %). Podíl autobusů na celkové struktuře osobní přepravy je ve všech třech případech nadprůměrný a převyšuje 55 %). Přesto, že počet spojů v těchto obcích zdaleka nedosahuje průměru celého mikroregionu (tj. 23 spojů v jednom pracovním dnu; Branov 14; Hracholusky 9; Nezabudice 8), dokáží autodopravci ANEXIA, Autobusová doprava Kohout a PROBO TRANS Beroun zajistit svým zákazníkům bezproblémovou dojížďku do zaměstnání a zpět.

Zatímco v berounské části mikroregionu konkuruje autobusová doprava železnici, na rakovnické tomu tak není. Vzhledem k pestrosti a tím i náročnosti terénu Křivoklátska, neexistuje silnice, která by kopírovala trať situovanou v těsné blízkosti řeky Berounky. Mnohé z obcí či jejich částí jsou navíc takřkajíc „slepé“ (Račice, Újezd nad Zbečnem, Pustověty, Chlum) a budovat v nich autobusové zastávky by přepravu neúnosně prodražilo. Z těchto důvodů není příliš překvapivé, že zde ve všech obcích při trati (s výjimkou Křivoklátska, kde je podíl totožný s využitím automobilů) železniční přeprava jasně dominuje (např. Pustověty 62,5 %). V ostatních obcích mikroregionu s více než 50% podílem převládá individuální automobilová doprava. Výjimkou je pouze Pavlíkov (44,1 %), kde se ve větší míře uplatňuje i železnice, neboť v jedné z jeho částí (Chlum) je situovaná železniční zastávka. Tato skutečnost je způsobena kombinací několika příčin. Zaprvé je to již výše zmiňovaný náročný terén a neprůjezdnost některých částí obcí (Novosedly, Skřivav, Tytry a Kalubice), což předpokládá velké, neekonomické zajištění a nutnost dotací těchto linek. Důsledkem je pak i nízká frekvence (např. Kalubice 1 spoj v pracovním dnu, Velká Buková 4, Nový Dům 5) či dokonce absence jakýchkoli autobusových spojů (např. Šlovice, Ryšín, Častonice). Dalším faktorem je i celkově malá velikost obcí a s tím související nedostatečná nabídka služeb. Pro obyvatelstvo je tak výhodnější zajet do zaměstnání autem a při zpáteční cestě si ve městě pohodlně nakoupit v některém ze supermarketů, případně se zde zdržet za účelem kulturního a sportovního vyžití, návštěvy zdravotnických či jiných zařízení apod., bez ohledu na limitující jízdní řády. Nemalou úlohu může dále hrát také společné dojíždění manželů do stejného města (obce) zaměstnání, nebo rozvoz dětí do škol.

8.7 Závěr

Analýza potvrdila, že v mikroregionu je ve srovnání s průměrem ČR celkově vyšší intenzita dojížďky do zaměstnání, přičemž na Berounsku je ještě o něco vyšší než na Rakovnicku. Tím se beze zbytku potvrdila první stanovená hypotéza.

Podařilo se prokázat i druhou hypotézu, neboť je sledované území v rámci dojížďky rozděleno na tři pracovní mikroregiony, a to berounský, rakovnický a kladenský, přičemž administrativní příslušnost se neshoduje celkem ve třech případech (Račice, Sýkořice, Zbečno).

Pozitivní je zjištění, že ačkoli je ve sledovaném území nejčastěji využívaným dopravním prostředkem automobil, podíl autobusů je téměř vyrovnaný. Celkový podíl veřejné dopravy pak dokonce ve využití automobil převyšuje. Kvalita dopravní obslužnosti se však v rámci řešené oblasti liší a rozděluje ji na 3 odlišné části. Zaprvé jsou to obce na Berounsku, kde je množství autobusových spojů natolik vyhovující, že je právě tento dopravní prostředek nejčastěji využívaný ve všech obcích. Druhou skupinu tvoří obce na Rakovnicku, kterými prochází železniční trať. V souvislosti s velmi nízkým množstvím autobusových spojů (či jejich úplnou absencí), ale také velmi řídkou a často nekvalitní silniční sítí je v těchto obcích nejvyužívanější vlak. Zbylé (rakovnické) obce jsou pak (až na drobnou výjimku) odkázané na využití osobního automobilu.

9 Korelace vybraných ukazatelů

V této kapitole bude pomocí Pearsonova korelačního koeficientu vyhodnocena statistická závislost vybraných ukazatelů (viz poznámka k tab. č. 18), čímž dojde k celkovému shrnutí zjištěných poznatků. Závislost mezi jednotlivými ukazateli pro soubor obcí řešeného území je zachycena v následující korelační matici.

Tabulka č. 18: Korelační matice vybraných ukazatelů

	spoje bus	spoje vlak	míra autom.	vyj. bus	vyj. vlak	vyj. auto	velikost obce	intenz. vyj.
spoje bus		0,16	- 0,25	0,41	- 0,15	0,36	0,67	0,33
spoje vlak	0,16		- 0,56	- 0,22	0,72	- 0,03	0,39	- 0,03
míra autom.	- 0,25	- 0,56		0,19	- 0,40	0,09	- 0,38	- 0,04
vyj. bus	0,41	- 0,22	0,19		- 0,12	0,91	- 0,01	0,45
vyj. vlak	- 0,15	0,72	- 0,40	- 0,12		0,17	0,09	0,16
vyj. auto	0,36	- 0,03	0,09	0,91	0,17		0,08	0,50
velikost obce	0,67	0,39	- 0,38	- 0,01	0,09	0,08		0,22
intenz. vyj.	0,33	- 0,03	- 0,04	0,45	0,16	0,50	0,22	

Zdroj: Sčítání 2001

Poznámka: **vyj. bus** = počet vyjíždějících za prací autobusem

vyj. vlak = počet vyjíždějících za prací vlakem

vyj. auto = počet vyjíždějících za prací autem

spoje bus = počet autobusových spojů jedoucích v jednom pracovním dnu

spoje vlak = počet vlakových spojů jedoucích v jednom pracovním dnu

míra autom. = míra automobilizace (tj. podíl domácností alespoň s jedním automobilem)

velikost obce = velikost obce podle počtu obyvatel

intenz. vyj. = intenzita vyjížďky (tj. podíl vyjíždějících za prací na celkovém počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva)

Z tab. č. 18 je zřejmé, že nejdůležitějším faktorem, který ovlivňuje intenzitu **autobusové dopravy** ve sledovaném území je populační velikost obcí (hodnota korelace je 0,67), což dokládá, že jednotliví dopravci ve spolupráci s orgány veřejné správy reagují na poptávku obyvatelstva úpravou jízdních řádů i tras. Naopak i obce, kde je zajištěno kvalitní dopravní spojení s centry vyššího významu jsou atraktivnější pro nově příchozí (ekonomicky aktivní) obyvatelstvo. Tím se oba jevy vzájemně posilují. Široká nabídka autobusových spojů dále pozitivně ovlivňuje i podíl vyjíždějících tímto dopravním prostředkem (0,41) a také celkovou intenzitu vyjížďky z obcí (0,33). Lze tedy konstatovat, že s kvalitou autobusové obslužnosti roste i mobilita obyvatelstva.

Vzhledem k tomu, že **železniční doprava** vesměs spojuje významnější centra (tedy centra s vyšší koncentrací pracovních příležitostí a obyvatelstva, např. Beroun, Rakovník, Nížbor, Roztoky, Křivoklát), je zde patrná jistá pozitivní závislost počtu vlakových spojů a velikostí obce (0,39). Naopak v případě intenzity vyjížďky do zaměstnání neexistuje závislost žádná (- 0,03). Tento výsledek je zřejmě zkreslený příliš malým vzorkem dat. Kdyby byla počítána ta samá závislost v rámci celé železniční sítě ČR, byla by zjištěna hodnota jistě odlišná. Na trati Beroun–Rakovník navíc jezdí (až na jeden pár rychlíku) pouze osobní vlaky, které staví ve všech obcích se železniční zastávkou bez ohledu na jejich populační velikost či intenzitu vyjížďky. Manipulace s frekvencí spojů je v tomto případě ovlivněna spíše technickými parametry trati (jednokolejný provoz, omezený počet dopraven pro křížení vlaků: Hýskov, Zbečno, Roztoky, Lašovice) či zajištěním návaznosti spojů na spoje jiných tratí. Na druhou stranu je zřetelné, že čím častější je frekvence spojů, tím více obyvatelé železnici využívají (0,72).

V řešeném území se podle očekávání projevila negativní závislost **míry automobilizace** a velikosti obce (- 0,38). Vzhledem k jejich horší obslužnosti veřejnou dopravou se automobil stává prakticky jediným možným způsobem dopravy do zaměstnání (především na Rakovnicku). Navzdory tomu jsou však míra automobilizace domácností a počet vyjíždějících automobilem de facto nezávislé (0,09). Je to způsobeno vysokou vybaveností domácností automobilem na Berounsku, která zřejmě souvisí s celkově vyšší ekonomickou úrovní obyvatel. Zároveň však tato oblast disponuje natolik kvalitní obslužností autobusovou dopravou, že je ve všech obcích nejčastěji využívaným autobus. Zajímavá je také poměrně velká negativní závislost automobilizace a počtu vlakových spojů (- 0,56) resp. vyjíždějících vlakem (- 0,40). Protože v obcích (na Rakovnicku) se železniční zastávkou je vlak nejčastěji využívaným dopravním prostředkem, znamenalo by to, že výskyt trati zde snižuje potřebu vlastnit automobil.

10 Závěr

Záměrem předložené studie bylo prokázat, do jaké míry ovlivnila železnice Beroun–Rakovník mikroregion, kterým prochází. Hlavní důraz byl přitom kladen na posouzení změn v průmyslové výrobě a demografických charakteristikách, dále pak na analýzu pracovní vyjížďky. Vedle toho byly navíc zjišťovány předpoklady území pro cestovní ruch a rekreaci, neboť právě rekreační dojížďka, by mohla být pro trať novým impulzem rozvoje. V rámci těchto předmětů studia byly vždy stanoveny dílčí cíle a hypotézy, jejichž platnost byla prokázána či vyvrácena v závěrech jednotlivých kapitol.

V návaznosti na stanovenou základní hypotézu č. 1 byl nejprve analyzován význam trati pro lokalizaci průmyslu v řešeném území. Díky značnému bohatství v podobě nerostných surovin, zásob dřeva v křivoklátských lesích a vodní energie z Berounky a Rakovnického potoka má v této oblasti průmyslová výroba již několik století trvající tradici. Mezi nejvýznamnější obory patřila zejména těžba železné rudy (na Krušné hoře u Nového Jáchymova se nacházel největší železnorudný důl v českých zemích) včetně jejího zpracování v železářských hutích (Hýskov, Nižbor, Nový Jáchymov, Roztoky) a těžba uhlí (na Rakovnicku). Lokalizace průmyslové výroby si tak naopak vyžádala trasování trati touto oblastí (podle původních plánů totiž měla vést dráha jinudy). Značná rychlost šíření inovací a modernizací v průmyslu však měla za následek, že tyto podniky časem stejně nakonec zkrachovaly. Nová průmyslová výroba pak byla zakládána buď právě v bývalých areálech těchto podniků nebo v jiných lokalitách v blízkosti trati, přičemž výhody spojené s přepravou po železnici čerpaly do konce 80. let 20. stol. S dynamickým rozvojem automobilové dopravy v průběhu 90. let 20. stol. došlo k přesunu těžiště nákladní přepravy na silnici. Z dotazníkového šetření vyplývá, že hlavními důvody byly jednak změny ve struktuře výroby a její celkový pokles, dále však také nespokojenost s úrovní služeb poskytovaných železnicí (nižší flexibilita, vysoká přepravní cena, nízká rychlost přepravy, jus-in-time, nutnost meziskladů apod.).

V další části práce byl prokazován vliv železnice na demografické charakteristiky. Bylo zjištěno, že rozmístění obyvatelstva se před a po zprovoznění železnice příliš neliší. V celém sledovaném období je do 3 km od trati koncentrována více než polovina obyvatelstva. Příčiny lze hledat v tom, že již před zprovozněním dráhy se zde nacházely významné průmyslové podniky, zaměstnávající velké množství lidí, kteří se v jejich blízkosti usazovali. Dnes je patrná koncentrace obyvatelstva spíše do širšího zázemí města

Beroun, přičemž v tomto prostoru začíná významně převažovat obytná funkce. S tím souvisí i vylidňování malých obcí v periferních částech sledovaného území. Úbytek obyvatelstva v blízkosti železniční dráhy, která umožňuje dopravní spojení s oběma městy, však není tak výrazný. Lze tedy říci, že železnice do určité míry ovlivnila koncentraci a vývoj obyvatelstva v mikroregionu, její vliv však nebyl tak výrazný, jak se původně očekávalo.

Při ověřování základní hypotézy č. 3 bylo zjištěno, že v mikroregionu jsou při dojížděce do zaměstnání nejčastěji využívány osobní automobil (43,9 % vyjíždějících jedním dopravním prostředkem) a autobus (43 %). Železnice se s 13,1 % řadí až na třetí místo. Vzhledem k tomu, že je celkové využití veřejné dopravy (56,1 %) vyšší než osobní automobilové, lze konstatovat, že je ve sledovaném území zajišťovaná dopravní obslužnost kvalitní. V rámci mikroregionu však existují určité rozdíly a na jejich základě je možné vymezit v něm 3 odlišné oblasti. Nejprve jsou to obce na Berounsku, které přestože vykazují vzhledem ke své lepší ekonomické úrovni vysokou míru automobilizace domácností, je u nich nejčastěji využívaným dopravním prostředkem autobus, neboť je zde zajištěn dostatečný počet jejich spojů. Bohužel je tomu tak i v případě berounských obcí se železniční zastávkou, kde vlaku autobus výrazně konkuruje (zavedením MHD Beroun). Druhou skupinu tvoří rakovnické obce se železniční zastávkou, kde dominuje s více než 45% podílem vlak. Ačkoli je frekvence spojů s ohledem na dojížďku do zaměstnání a škol optimální, pro zvýšení komfortu a tím i počtu cestujících by bylo účelné zlepšit návaznost spojů na ostatní trati, čímž by se doprava po železnici výrazně urychlila. Zbylé obce lze v rámci sledovaného území považovat za periferní. Vzhledem k nedostatečné obslužnosti veřejnou dopravou je zde k přepravě do zaměstnání nutné využívat osobní automobil. Původní hypotéza se tak od skutečnosti liší ve dvou případech. Zprvé je to častější využití autobusů oproti vlaku v berounských obcích se železniční zastávkou (Nižbor, Hýskov), dále pak nízká obslužnost autobusovou dopravou v zázemí Rakovníka.

Ve vztahu ke 4. základní hypotéze bylo prokázáno, že řešené území má značný potenciál z hlediska cestovního ruchu. Důkazem zájmu o tuto lokalitu je i celkově velký podíl objektů druhého bydlení. Ty lze obecně rozdělit na dva typy. Zprvé jsou to chalupy v periferních částech území, vyčleněné z bytového fondu v souvislosti s migrací obyvatelstva za prací do významnějších center. Jedná se tedy o objekty, které svou rekreační funkci získaly až druhotně. Jejich současní majitelé by se tak mohli stát potenciálními cestujícími v rámci rekreační dojížďky. Jejich zájem o využití železnice by jistě zvýšilo např. zařazení mimořádného páru přímých vlaků (např. z Prahy) o víkendech

či v letním období. Druhou skupinou jsou chatové oblasti podél Berounky (a železnice), které již za účelem rekreace vznikly. V souvislosti s hlavními myšlenkami trampingu byly tyto osady původně budovány právě v přírodně atraktivním prostředí údolí řek, dostupných po železnici, která umožnila rekreační dojížďku i nižším sociálním vrstvám. Tento způsob trávení volného času je atraktivní pro řadu lidí dodnes, o čemž svědčí i větší množství cestujících v letních měsících. Na zvýšenou rekreační dojížďku v tomto období dráhy zareagovaly např. posílením počtu spojů o jeden pár vlaku. Z hlediska zvýšení atraktivity oblasti pro turistický ruch je přínosné také tradiční vypravování historického vlaku „Křivoklát expres“ z Prahy do Lužné, kde se nachází známé železniční muzeum. Vzhledem k oblíbenosti Berounky mezi vodáky a značném množství kempů při trati by bylo užitečné, kdyby ČD rozšířily i na tuto trať službu „lod'ovlak“, která tady doposud zcela chybí. Cyklisté (ale i ostatní cestující) by pak zase ocenily, kdyby byly do vlakových souprav zařazovány i vozy s rozšířenou kapacitou pro přepravu jízdních kol, což by jistě zvýšilo zájem o tuto oblast pro vyznavače tohoto způsobu aktivního odpočinku.

11 Seznam použité literatury a pramenů

11.1 Literatura

- AUERHAN, J. (1934): Vliv železnice na hustotu a na vzrůst obyvatelstva okresních měst a ostatních obcí v Čechách v letech 1869–1930. Statistický obzor, sešit 3–4, 15, Praha, str. 186–191.
- BÍNA, J. a kol. (2001): Hodnocení potenciálu cestovního ruchu na území ČR. Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo životního prostředí, Praha, 23 str.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje – nástin, kritika, klasifikace. Karolinum, Praha, 211 str.
- BLAŽKOVÁ, K. a kol. (2005): Historie a současnost podnikání na Rakovnicku, Kralovicku a Manětínsku. Městské knihy s. r. o., Žehušice, 263 str., ISBN 80-86699-33-1
- ČÁP, J., DRAHOTSKÝ, I. (2006): Konkurenční pozice železniční dopravy. Národohospodářský obzor, roč. 6, č. 4, Brno, str. 4–7.
- GARKISCH, M., TOŠNEROVÁ, M., TOPINKA, J. (2006): Historie a současnost podnikání na Berounsku a Hořovicku. Městské knihy s. r. o., Žehušice, 207 str., ISBN 80-86699-40-4.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 147 str., 1 mp. příl., ISBN 80-86746-02-X.
- HANUS, M. (2007): Vliv železnice na rozvoj vybraných středisek Pardubického kraje od poloviny 19. století. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 125 str.
- HOFMANN, G. (1981): Staré železářství na Podbrdsku. Vlastivědný sborník Podbrdsko, 19, Okresní archiv a okresní muzeum v Příbrami, Příbram, 261 str.
- JANSOVÁ, E. (2008): Vliv železnice na rozvoj Posázaví s důrazem na změny vyjížďky do zaměstnání. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 70 str.
- JŮNA, J. a kol. (1929): Monografie Hořovicka a Berounska. III.díl, 1918–1928. Česká grafická unie a. s., Praha, 292 str.

- KUČA, K. (1996): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. I. díl A–G, Libri, Praha, 874 str., ISBN 80-85983-13-3.
- KUČA, K. (1998): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. III. díl Kolín–Míro, Libri, Praha, 952 str., ISBN 80-85983-15-X.
- KUČA, K. (2004): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. VI. díl Pro–Sto, Libri, Praha, 880 str., ISBN 80-7277-040-3.
- KUNC, J., KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice, Minulost či skutečnost? Národohospodářský obzor, roč. 5, č. 4, Brno, str. 21–32.
- KVĚTOŇ, V. (2006): Hodnocení dopravních možností obyvatel: analýza okresů Česka a mikroregionální pohled. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 129 str.
- MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK, Praha, 108 str.
- MARADA, M., Květoň, V. (2006a): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět, Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, Praha, str. 422–431.
- MARADA, M., Květoň, V., Vondráčková, P. (2006b): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, roč. 6, č. 4, Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně, Brno, str. 51–59.
- MARADA a kol. (2008, v tisku): Doprava a geografická organizace společnosti. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 92 str.
- MIRVALD, M. a kol. (1996): Geografie cestovního ruchu. Fakulta pedagogická, Plzeň, 117 str., ISBN 80-7082-288-0.
- MOUČKOVÁ, L. (2006): Vliv železnice na rozvoj regionu na příkladu trati Havlíčkův Brod–Pardubice. Bakalářská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 35 str.
- POSPÍŠIL, T., POLANSKÝ, J. (2006): Analýza a odhad budoucího vývoje železniční dopravy v České republice. Národohospodářský obzor, roč. 6, č. 4, Brno, str. 75–83.
- PURŠ, J. (1960): Průmyslová revoluce v českých zemích. SNTL - Nakladatelství technické literatury, Praha, 164 str.

- VÁGNER, J. (1999): Geografické aspekty druhého bydlení v České republice. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 201 str. + příl.
- ZAHRADNÍK, J. (2004): Transverzální dráha Rakovník–Protivín. Minulostí Berounska, č. 7, Státní okresní archiv v Berouně, Beroun, str. 66–94.

11.2 Prameny

Okresy ČR, Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001

Retrospektivní lexikon obcí ČSSR (1850-1970)

Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001

Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001: Dojížďka za prací a do škol (Středočeský kraj)

Sešitové jízdní řády za rok 2008 pro tratě:

Beroun–Plzeň, Beroun–Praha přes Karlštejn, Beroun–Praha přes Rudnou, Beroun–Rakovník, Lochovice–Zadní Třebaň, Rakovník–Bečov nad Teplou, Rakovník–Louny, Rakovník–Lužná z Rakovníka, Rakovník–Mladotice a Zdice–Protivín

Statistický lexikon obcí ČR (1992)

Statistický lexikon obcí ČR (2005)

Statistický lexikon obcí ČSSR (1965)

Statistický lexikon obcí ČSSR (1982)

11.3 Internetové zdroje

autodopravce Anexia, s. r. o.: www.anexia.cz

autodopravce ČSAD MHD Kladno, a. s.: www.csadkladno.cz

autodopravce PROBO TRANS Beroun, s. r. o.: <http://probotrans.beroun.probo.cz>

firma Carrier Refrigeration Operation Czech Republic, s. r. o.: www.carrier-ref.cz

firma Cembrit CZ, a. s. – závod Beroun: www.cembrit.cz

firma Kámen Zbraslav, s. r. o. – Kamenolom Sýkořice: www.kamen-zb.cz

firma Lasselsberger, a. s.: www.rako.cz

firma Lesy Tábor, a. s. – Polesí Křivoklát: www.lesytabor.cz

firma Permon, s. r. o.: <http://permon.cz/>

firma Procter & Gamble – Rakona, s. r. o.: www.procter-gamble.cz

firma Rückl crystal, a. s. – sklárna Nižbor: www.ruckl.cz

firma Savas, s. r. o. – závod Prefa Hýskov: www.savas.cz

firma Zemědělské zásobování a nákup Rakovník, a. s.: www.zznrakovik.cz

jízdní řády: www.idos.cz, www.portal.idos.cz

město Beroun: www.mesto-beroun.cz

město Rakovník: www.mesto-rakovnik.cz

Středočeský kraj: www.kr-stredocesky.cz

Ústav pro územní rozvoj: www.uur.cz